

NAGY TAMÁS

A római megegyezés a Déli Vasút felosztásáról

BEVEZETÉS: A DÉLI VASÚT RÖVID TÖRTÉNETE

A cs. k. szabadalmaztatott Déli Vaspálya Társaság (Südbahn Gesellschaft) az Osztrák-Magyar Monarchia legnagyobb magánvasút-társasága, ezáltal egyik legnagyobb magánvállalkozása volt. Amint azt az 1. számú térképünkön látjuk, 1914-ben kétezer-kétszázharmincnégy kilométer hosszú vonalhálózata a Bécset és Tirolt, valamint a nyugat-magyarországi területeket kötötte össze egymással és az Adriával. Ezen kiemelkedő jelentőségű vonalak révén a Déli Vasút rendkívül fontos részét képezte a Monarchia gazdasági és kereskedelmi életének. Ezt a tényt a magyar közlekedéstörténet MÁV-párti szemlélete előszeretettel elfeledtette, miközben Ausztriában a „Südbahn” napjainkig jól ismert fogalom – nem csupán a vasútbarátok körében.¹ Jelen dolgozat ezen a helyzeten kíván változtatni.

Általánosan elfogadott vélemény, hogy az utókor számára egy vasúttársaságnak sokkal inkább az alapítására és vonalainak építése érdekes, nem pedig a már kialakult vasúti üzem. Az 1858. november 10-én alapított és december 9-én Ferenc József által engedélyezett és 1959. január 1-jével ténylegesen működő „Cs. k. szabadalmazott Déli Államvasút, Lombard-Velencei és Központi Itáliai Vasúttársaság” különösen gazdag előtörténettel büszkélkedhetett. (Kimondhatatlanul hosszú nevének rövidítésére kezdettől fogva a „déli vasút” kifejezést

¹ Magyarországon a Déli Vasút történetéről – saját 1994. évi szakdolgozatunkat most nem számítva – csupán néhány cikk, ismeretterjesztő kiadvány készült valamely vonalának jubileuma alkalmából. Ausztriában J. O. Slezak kiadója számos, a Déli Vasút történetét is tárgyaló művet publikált, de ezek elsősorban mozdonytörténettel és a magyar résszel kevésbé foglalkoznak. (Pawlik-Slezak: *Südbahn-Lokomotiven*; Stockklauser: *Dampfbetrieb in Alt-Österreich*.)

használták.)² A Habsburg Monarchia vasúti összeköttetését a tengerrel Ausztriában és Magyarországon egyaránt, már a reformkorban is rendkívül fontos és sürgős lépésnek tartották. Az útirány és a célállomás kérdésében az osztrák és magyar álláspont közel sem volt ennyire azonos. Az osztrákok a legrövidebb úton, osztrák területen, (Wiener) Neustadton, Grazon és Laibachon (ma: Ljubjana) át Triesztbe akartak eljutni; és a Magyarországról az Adria felé vezető vaspályákat is erre a fővonalra szándékozták felfűzni. Hazánk számára a trieszti kereskedelem az 1754 óta fennálló birodalmon belüli vámhatárok miatt hátrányos volt; Kossuthék Fiumében szerettek volna „tengerre szállani”, természetesen közvetlen összeköttetéssel.³ Az egyetlen „köztes” megoldást Széchenyi nyújtotta, aki az Alpesek okozta földrajzi akadályokat és „Ausztriával egybeházasított állapotunkat” figyelembe véve egy – az ausztriainál kedvezőbb fekvésű nyugat-dunántúli tájon át vezetendő – Bécs-Trieszt vonalat tervezett.⁴ A reformkor nagy vasúti vitáját a negyvennyolcas forradalom és az utána következő osztrák önkényuralom zárta le. Ausztria végül – az állami gazdaságfejlesztés csődjét követően – csak 1857 nyarára készült el déli vasútjával, amely irdatlan anyagi és emberi áldozatok árán ugyan, de Karl von Ghega zseniális terveinek köszönhetően mégis csak a Semmeringen és a szlovéniai karszton át vezetett Triesztbe. Magyarország tengeri összeköttetése egyre késett, ám 1856-ban néhány lelkes konzervatív reformer – akik belátták, hogy a belső vámhatárok eltörlésével⁵ közel sem éppen Fiume elérése a létfontosságú – megalapította a Ferenc József Császár Keleti Vasúttársaságot (KFJOB). Meglepő módon a sok-sok hallgatás után, a KFJOB már a következő évben építeni kezdett, hogy nagyszabású vonalhálózati tervét (Buda és Nyugat-Dunántúl összeköttetése Kanizsán át az osztrák déli vasúttal és Eszéken át későbbiekben Zimonynál Belgráddal és a Balkánnal) megvalósítsa. Majd a következő évben a jó szándékú magyar arisztokraták tudta nélkül eladták a vasútjukat. 1858-ban ugyanis a

² Lovas Gyula: *125 éves a Buda-Kanizsa vasútvonal*. Kiadja: a MÁV Vezérigazgatóság Tájékoztatási Főosztálya, Budapest, 1986.

³ Az adriai vasút ügyét Gergely András ismertette: *Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban: a fiumei vasút*. (Értekezések a történeti tudományok köréből, Új sorozat 98. kötet, Akadémiai Kiadó, Bp., 1982.

⁴ Lásd az 1836/XXV. tc (Az első magyar vasúti törvény) h pontját.

⁵ Gergely i. m. 156. o.

párizsi Rothshchild-bankház kereste fel a birodalmi kormányt valamennyi már megépített és tervezett déli vasútvonal és az ezekhez tartozó transzverzális vonalak megvásárlásának szándékával.

Azaz a

- Déli Állam-, Lombard-Velencei és Közép-itáliai Vasúttársaság (Bécs-Trieszt és az akkor még osztrák kézen lévő észak-olasz vasútvonalak);
- Tiroli Államvasút (Innsbruck-Kufstein, Verona-Bozen /Bolzano/ már megépített; Bozen-Franzesensfeste /Fortezza/ -Innsbruck tervezett vasútvonalak);
- Karintiai Vasúttársaság (Marburg /Maribor/-Klagenfurt-Franzenfeste tervezett átlós fővonal)
- Ferenc József császár Keleti Vasúttársaság már korábban említett, építés alatt álló vasútja kerültek így egy-egy vasúttársaság irányítása alá.⁶ (Lásd a 2. számú térképmellékletünket.)

Magyarországon általános felháborodással fogadták a tervet, de a Ferenc József Császár Keleti Vasút vezetősége – a magyar igazgatósági tagok ellenállása, majd lemondása ellenére – megszavazta a fúziót. Széchenyi 1858. október 14-én keltezett drámai erejű levelében próbálta megtartani gróf Zichy Edmundot a magyar vasútügy számára. „Én mindig aggódtam Ferenc József (keleti) Vaspálya tekintetében, melynek tulajdonképp Te vagy a nemzője, ápolója, nevelője, ... most elhagynád gyermekedet?”⁷ Mindhiába. A Pesti Napló november 4-i, csütörtöki számának második oldalán közölte Széchenyi levelét, azonban a cenzor – értesülve annak tartalmáról –, egy kivételével a napilap összes nyomdából kikerült példányát bezúzatta.⁸ Hat nappal később, 1858. november 10-én, a bécsi Zene Egylet nagytermében a KFJOB-ot is beolvasztották a már említett hosszú nevű „déli” vasúttársaságba, amely 3133 kilométeres vonalhálózatával (amelyből 1396 km a már megépített, 1105 km az épü-

⁶ *Geschichte der Eisebahnen der österr.-ungar. Monarchie*. I. Szerk.: Hermann Strach. Wien-Teschen-Leipzig, 1898, 330–332. o. A vasúttársaságok megnevezésénél az egyszerűség végett csak a magyar neveket használtuk, néhol azt is rövidítve.

⁷ Majláth: *Széchenyi összes levelei*. I–III., 1937.

⁸ Azt az egy darabot Török János szerkesztő mentette meg, és így napjainkig az Országos Széchenyi Könyvtár muzeális sorozatának féltve őrzött kincse. Dienes Istvánné: Közút, Lánchíd, vasút. In *Széchenyi és kora*. Szerkesztette Éri István. Budapest, 1991, 162–164. o.

lőfélben lévő és 632 km a későbbre tervezett vasút) a Habsburg Monarchia messze legnagyobb magánvasútvá vált.⁹ Az első életképesnek bizonyult magyar vasúttervet felemésztette a külföldi tőke, és a tőle függő osztrák kormányzat közlekedési politikája.¹⁰

Olaszország egységesülésével a Déli Vasút elvesztette észak-itáliai vonalait, így azt a 841 km-es szakaszt is, amelyet még 1864-ben Piemontban vásárolt, és amellyel forgalmi területe akkor Budától a francia határig ért. Hosszas tárgyalások után, az olasz kormány 1875. november 17-én megkötött bázeli konvencióban évenkénti részletekben fizetendő 725 millió svájci frankért megvásárolta a Déli Vasúttól a területre eső vonalakat.¹¹ Ezek szétválása után a társaság maradék része az 1876. augusztus 9-én tartott rendkívüli közgyűlésén a Déli Vaspálya Társaság (Südbahn Gesellschaft) nevet vette fel.¹²

Magyar ellenszenvtűntetések ide vagy oda, a társaság néhány éven belül (némi módosításokkal ugyan) megépítette a KFJOB-tól örökölt magyarországi hálózatot. 1860. március 31-én érkezett meg Fehérvárra Újszönyről az első tehervonat (80 km); majd alig egy évvel később a „budai pályafőről” is elindult az első szerelvény, hogy Kanizsán (221 km), Pragerhofon (330 km) át Trisztbe érve, 5500 mérő kukorica rakományát a Bibby and Son nevű angol társaság saját hajóin Liverpoolba szállítsa.¹³ 1862-ben Zágrábot és Száva-Kulpa torkolatánál fekvő fontos, római eredetű kereskedelmi várost, Sziszeket (Sisak) kötötték össze az osztrák déli vasúttal Steinbrücknél (ma Zidani Most, 126 km). Széchenyiék nagy terve, a nyugat-dunántúli vasútvonal csak 1865-ben valósult meg: szeptember 21-én nyitották meg a 165 km hosszú Sopron-Nagykanizsa vonalat. Ezzel (és már két évtizeddel korábban elkészült Wiener Neustadt-Sopron szakasszal) a nyugat-dunántúli megyéket összekötötték Béccsel és a tengeri kereskedelemmel. A vonalnak azonban nem épült semmiféle folytatása Eszék felé, ahogy azt az arisztokrata vasútpártiak korábban tervezték, csak egy kisebb jelentőségű, helyi

⁹ Lásd: Pawlik-Slezak: Südbahn-Lokomotiven 15. o.

¹⁰ Lovas Gyula: A Cs. K. szabadalmazott Ferencz József Császár Keleti Vasúttársaság. In *Vasúthistória Évkönyv*, 1988. Szerkesztette Mezei István. Budapest, KÖZDOK, 1988, 283–286. o.

¹¹ Képesy Árpád: *A magyar vasútügy története*. Budapest, 1908, Wodianer, 51. o.

¹² *Magyar Vasúti Évkönyv*, 1878. (Az első magyar vasúttörténeti sorozat első kiadványa.) Szerkesztette Vörös László. Kiadja: Mihók Sándor. 398–402. o.

¹³ *Vasárnapi Újság*, 1861. május 5.

érdekű meghosszabbítása három évvel később a Dráva-parti Barcsra (71 km). A magyar kormány kívánságára 1873. június 25-én egy 57 km hosszúságú nehéz, hegyi pályával fűzte fel Fiumét, a magyar kikötővárost, St. Peter in Krain-nál (ma Pivka) az osztrák déli vasút rendszerébe. Ezzel a Déli Vasút még a fiumei kereskedelem terén is előnyt élvezett a magyar állami vasúttal szemben, hiszen csak közel két évtizeddel később, a Budapest-Pécsi Vasút 1889. évi államosításával jutott el közvetlen úton a magyar kikötővárosig. (Ezen közvetlen kapcsolat kimunkálása végettt a MÁV 1880-ban – további tízéves adómentesség fejében – megváltotta a Déli Vasút még 1865-ben épített, a maga számára kisebb jelentőségű, Zágráb-Károlyváros /52 km/ vonalát.)¹⁴

Felesleges lenne tagadni, hogy a Déli Vasutat Magyarországon általános ellenszenv fogadta, és ez az ellenszenv még évtizedekig fennmaradt. A magyar közvélemény ebben az idegen vasútban – teljes joggal – az osztrák közlekedéspolitikai hű kiszolgálóját látta. Végül oldódott a közutálat, bár nem a magyar egyenruhába öltöztetett, magyar nyelvre megtanított vasúti alkalmazottaknak vagy a végre magyar nyelven kiírt állomásneveknek köszönhetően. A Déli Vasút rendkívül jól működő, konszolidált vállalkozás volt. Teherforgalmát versenyképes árakon és megbízhatóan bonyolította le; kulturált személyfuvaroztatása pedig egyenesen legendássá vált. A nehéz lejtviszonyú pályákon közlekedő távolsági személy- és gyorsvonatai tiszták, kényelmesek és pontosak voltak. A műszaki teljesítmények és a technikai fejlesztés terén a többi magyar vasúttársaság előtt jártak, és így követendő például szolgáltak azok számára. A magyar utazóközönséget büszkeséggel töltötte el, hogy a Déli Vasút az osztrák közlekedési színvonalat Magyarországon is biztosította. Más részről a társaság elzászi származású vezérigazgatója, Friedrich Schüller, a modern idegenforgalom megteremtője volt. Már a karintiai vasút építéskor felmerült benne a gondolat, hogy az utasok megszakíthatnák hosszú, fáradságos útjukat egy-két éjszakára a Dráva vadregényes völgyében. A toblachi üdülőparadicsomot a Monarchia legismertebb turistacélpontja, a Semmering követte, a legjelentősebbnek mégis Schüller utolsó vállalkozása, az „osztrák Riviéra” bizonyult. Abbáziában (ma Opatija, Horvátország) mind az arisztokrácia, mind a polgári rétegek köréből

¹⁴ Tominac József: *(A) Magyar Szent Korona országainak vasútjai (1845–1904)*. Budapest, Klösz Gy. és fiai, 1905. A magyar hálózat megépítéséről részletesen tájékoztat még: Lányi Ernő: *A magyar magánvasutak és mozdonyaik*. (Kézirat.) 22–23. o.

évről évre egyre többen képviseltették magukat. A Quarnerót a századfordulón már több mint kétszáz villa övezte; villanyvilágítás, vízvezetékrendszer és villamos vasút szolgálta a nyári üdülővendégek kényelmét.¹⁵ De a Déli Vasút a magyar üdülőkörzetek (Balaton, Velencei-tó) népszerűsítésében is fontos szerepet vállalt. Már a századfordulón is a gyorsvonatok a fontosabb üdülőhelyen megálltak, majd 1910 után külön gyors- és személyvonatok indultak nyaranként Budapestről a balatoni fürdőhelyekre.¹⁶

A magyar kormány 1880-ban kötött egyezség után a társaság vezetői a vetélytárs szerepet az egészséges együttműködésre cserélték. Ekkor a DV külön budapesti üzemigazgatóságot állított fel, amely 1896 után a magyar vonalak felett teljes önállósággal bírt. Az adriai kereskedelmet megosztotta a MÁV-val, és vállalta néhány helyi érdekű vasút alapítását és üzemvitelét.¹⁷ Lassan nem volt olyan déli vasúti állomás, amelyről ne ágazott volna ki egy-egy iparvágány az adott település korszakunkban alapított, tisztesen prosperáló üzeméhez. A DV jelentős forgalmi központjaiban (Wiener Neustadt, Bruck a. d. Mur, Graz, Klagenfurt ill. Sopron, Szombathely, Nagykanizsa és Székesfehérvár) gombamód szaporodtak a gyárak, és a népesség – átlagosan – megháromszorozódott.¹⁸

Az első világháborúban a déli vasútvonalakra a szerb majd az olasz front hatalmas hadiforgalma zúdult. Naponta indultak friss csapatokkal a vonatok a frontra, és tértek onnan haza sebesültekkel, miközben az áruszállítás visszaszorult, a polgári személyforgalmat pedig viszonylatonként egy személyvonatpárra korlátozták. A négyéves harcokat lezáró Párizs környéki békék az Osztrák-Magyar Monarchia azon területeit, amelyeken a Déli Vaspálya Társaság vonalai húzódtak, négy utódállam – Ausztria, Olaszország, a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság és Magyarország – birtokába juttatták. (Lásd a 3. számú térképet) A négyfelé vágott forgalmi területen egységes működésre nem volt lehetőség: a

¹⁵ Reden, Alexander Sixtus von: *Az Osztrák-Magyar Monarchia*. Salzburg-Budapest, Széchenyi Kiadó, 1989, 185. o.

¹⁶ Österreichisches und Ungarisches Kursbuch 1914. (Nachdruck der Fahrpläne von Ungarn und Bosnien. Verlag J. O. Slezak, é. n.)

¹⁷ Lásd Lovasnak a 2. jegyzetben i. m. és Kubinszky Mihály: 100 éves a Sopron-Nagykanizsa vasútvonal. In *Közlekedési Közlöny*, 1966. 3. sz. 46. o.

¹⁸ Nagy Tamás: *A Déli vasút magyarországi vonalainak története*. (Szakdolgozat a JGYTF Történettudományi Tanszékén, Szeged, 1994, 17. o.)

Déli Vasút sorsa megpecsételődött. A békeszerződések az ügy megoldását nagyvonalúan az utódállamok és a társaság vezetőinek megegyezésére bízták.¹⁹

MEGJEGYZÉSEK A MEGEGYEZÉSHEZ

A Déli Vaspálya Társaság sorsáról a területileg illetékes államok képviselői és a magánvasút vezetői között 1923. március 29-én Rómában született meg a végleges megegyezés. Az *Accordot* azonban éveken át húzódó eredménytelen tárgyalások, valamint az ügyet „ideiglenesen rendező” Régime *Provisoire* (1921. február 11.) előzték meg, amelyek ismertetése nélkül a Megegyezés magyarázatához nem foghatunk.

Az 1918. október 24-én kezdődött, jelentős antant előrenyomulás felmorzsolta a központi hatalmakat az olasz fronton. Ennek és a hátszágokban támadt forradalmi és amely eredményeként az Osztrák-Magyar Monarchia november 3-án Páduában fegyverszünetet kötött. Ekkorra Horvátország és Szlovénia már kiléptek a Monarchiából, és hét nappal később Genfben a szerb kormány és a szerb-horvát-szlovén Nemzeti Tanács határozatot hoztak a délszlávok egyesüléséről, amely december 1-jén – szerb vezetéssel – ténylegesen megtörtént.²⁰

A Déli Vasút forgalmi területének java az Ausztria önállósulásával október 30-án megszűnt Osztrák-Magyar Monarchia azon részére esett, amelyekre a világháború során tett antant ígérek alapján Olaszország és a frissiben szerveződő délszláv állam igényt tartott. Olaszország a háborút lezáró időszakban a magának követelt területeket, Dél-Tirolt, Trieszt környékét és az egész Isztriát elfoglalta, és az ezeken a területeken talált műszaki berendezésekre, így a Déli Vasút gördülőanyagára is, számottevő hadisarcot vetett ki.²¹ A szerb haderő a november 13-án Belgrádban Magyarországgal megkötött fegyverszünet

¹⁹ Lásd a St. Germain-i békeszerződés 320. és a tirnaoni 304. cikkelyét, Magyar Törvénytár, 1921/ XXXIII. tc.

²⁰ Sokseviccs Dénes-Szilágyi Imre-Szilágyis Károly: *Déli szomszédaink története*. Budapest, Bereményi, 1994, 223. o.

²¹ *Die Südbahn und ihre Vorläufer*. Szerkesztette Herbert Dietrich. Wien, 1994, Bohman Verlag, 177. o. A bizonyító adatokat később közöljük.

után azonnal megkezdte az észak felé nyomulást, és 1918 karácsonyára a Muraközbe és Zala megye déli részéig jutottak.²² Szlovéniában azonban az olasz előrenyomulás, az osztrák ellenállás és a bolsevik veszély miatt – a szerbek „önzetlen” jelenléte ellenére – patthelyzet alakult ki. Az Ausztria által 1919. szeptember 10-én aláírt St. Germain-i béke és az Olaszország és a délszláv állam között 1920. november 12-én megkötött rapallói szerződés végül a Murától délre eső területeket a Szerb-Horvát-Szlovén Királyságnak, az attól északra lévőket Ausztriának ítélte, Dél-Karintia ügyében népszavazást rendelt el; Triestet és az Isztriát Olaszországnak juttatta.²³ Egy évvel később a karintiai szavazás az Ausztriában maradás mellett döntött.²⁴ A délszláv állam Trianonban (1920. június 4.) a Muraközzel vigasztalódhatott.²⁵ A két vesztes, Magyarország és Ausztria között az egyetlen vitás kérdésben, a nyugat-magyarországi megyék sorsáról a velencei tárgyalás lényegében Ausztria javára döntött, bár a december 14-ei soproni népszavazás eredményeként a „leghűségesebb város” magyar kézen maradt.²⁶

A területváltozások eredményeként a Déli Vasút egyetlen fővonala sem maradt egyazon állam területén. (Lásd a 3. számú térképet.) Így a továbbiakban a társaság önálló működése (például az országonként eltérő pénz- és tarifarendszer, műszaki szabványok vagy az illető államok közötti rossz politikai viszony miatt) képtelenségnek tűnt, és ezt azok nem is nagyon óhajtották. A Párizs környéki békék az „Osztrák Délivaspálya-Társaság”²⁷ (sic!) sorsát az illetékes államok és a társaság képviselőinek megegyezésére bízta, azzal a kikötéssel, hogyha ilyen megegyezés nem jönne létre, a problémákat a Nemzetek Szövetségének Tanácsa által kijelölt döntőbírák rendezzék. A törvény a lehetséges ellentétek között a „vonalak megváltására vonatkozó szerződések értelmezését” külön említi. Lényegében ez – hogy állami kezelésbe vétel esetén, ki, kinek és mennyit fizet

²² Gratz Gusztáv: *A foradalmak kora. Magyarország története 1918–1920.* Budapest, Magyar Szemle Társaság, 1935, 63. o.

²³ Lásd Soksevcics-Szilágyi-Szilágyi 248–249. o.

²⁴ Pándi Lajos: *Köztes-Európa (1763–1993). Térképgyűjtemény.* Budapest, 1995, Osiris-Századvég Kiadó, 798

²⁵ Ormos Mária: *Padovától Trianonig.* Budapest, 1983, Kossuth.

²⁶ Ormos Mária: *Civitas fidelissima. A soproni népszavazás.* Győr, 1989

²⁷ Magyar Törvénytár, 1920. évi törvények. XXXIII. tc./ 304. cikk, 309. o.

– volt a legsúlyosabb probléma. Olaszország a déli vasútvonalakat már a hivatalos döntés előtt államosította, sőt a bázeli konvencióban vállalt közel harminc millió aranyfrank évjáradékot huzamosabb ideje nem fizette.²⁸ A délszláv államokban is kaotikus állapotok uralkodtak, olyannyira, hogy – lévén a magyar revíziótól a békekötés másnapjától tartottak –, a síneket Csáktornyanál felszedve, mindennemű nemzetközi forgalmat lehetetlenné tettek.²⁹ Ausztriában az állami kezelésbe vétel szándékát jelzi, hogy 1921. július 1-jével a társaság önálló tarifa-rendszerét elvesztette, az osztrák államvasúttal azonos díjtételek megállapítására kényszerült.³⁰ A viszonyok legkorábban Magyarországon rendeződtek. Samuelyék 1919. június 7-én Sopronkövesden egy vasutas tisztet és a fiát felakasztották (ők a vörösteror alatti vasutassztrájk áldozatai voltak),³¹ de a DV a területmentés során az osztrák csendőrökkel szemben vívott harcokban és a soproni népszavazás sikeréért egyaránt fontos szerepet vállalt.³² 1919 utolsó napjaiban – a magyar vasúttörténet során először – az egész ország személyforgalma szünetelt. Egy évvel később viszont két tény is a társaság rendezett helyzetére utalt: a nyári forgalomra való tekintettel bővítették a budai Déli pályaudvart; az igazgatóság bizonyos osztályai a már megszűnt Kassa-Oderbergi Vasút székházába költöztek.³³

1921 januárjában a Déli Vasút igazgatósága kérte fel az érdekelt országokat és a Népszövetség képviselőit, hogy amíg a vitás kérdésekben végleges megállapodásra nem jutnak, a társaság helyzetét ideiglenesen rendezzék.³⁴ A társaság a vasúti üzem fenntartása érdekében állami támogatást kért, és ezt a február 5-én kezdődött tárgyalások eredményeként megkapta. A február 11-én, Bécsben megkötött Régime Provisoire az államkölcsönök visszafizetésének módozatait a végleges egyezmény hatáskörébe utalta. A társaságnak minden állam területén önálló igazgatóságokat kellett létesítenie. Az érdekelt

²⁸ Lányi i. m. 24. o.

²⁹ Vasúti és közlekedési közlöny 1921/ 15. szám, 71. o. (a továbbiakban: VKK)

³⁰ VKK 1921/26. szám, 137. o.

³¹ Miklós Imre: *A magyar vasutasság oknyomozó történelme*. Budapest, szerzői kiadás, 1937–38, 526. o.

³² Lovas i. m. 62–63. o.

³³ VKK, 1921/14. szám, 66. o.

³⁴ VKK, 1921/26. szám, 137. o. .

államok a vasút működésének ellenőrzésére, az Igazgatótanácsba országonként két-két tagot delegálhattak; további négy felügyelő tagot a Népszövetség nevezett ki. Az ideiglenes rendezést 1923. április 1-jéig érvényesítették.³⁵

A Régime Provisoire-t először Olaszország, majd április 10-én Magyarország is ratifikálta. Ausztria beleegyezésével, a jugoszláv aggályok elhárulása után, az ideiglenes rendezés életbe lépett. 1921. július 7-én feszült várakozás előzte meg a társaság Igazgatótanácsának rendes közgyűlését. Ezen először újraválasztották Dr. August Weeber elnököt, majd Finánczy Béla és Ullmann Adolf magyar delegáltak illetve az osztrák képviselők bejelentették, hogy kormányaik előleget nyújtanak a területükre eső vonalak üzemeltetésére.

Felmerül a kérdés, hogy miért jelentett a Déli Vasút sorsa ilyen súlyos problémát. Bár a napilapok e téren is össze-vissza cikkeztek, a kérdést Finánczy tanácsos fogalmazta meg először pontosan a szaklap hasábjain.³⁶ Tehát a magánvasutak keletkezésének és működésének jogalapja az engedélyezés. A társaság az eredeti engedélyokmányban előírt vonalak megépítése után – amint az a vasutaknál szokásos –, azok használatára kilencvenkilenc évre nyert jogot: 1870. január 1-jétől 1968. december 31-ig.³⁷ Az érvénytartam ideje alatt a társaság álló- és gördülő anyagát államosítani nem lehetett, egységes vasútforgalmi és önálló díjszabási jogával viszont a négy ország területén szétdarabolt hálózatán semmit sem kezdetett. Ezt a Régime Provisoire időszaka szomorú módon bizonyította: a társaság – a minimális forgalom ellátására is – újabb és újabb államkölcsönök felvételére kényszerült. Informatív jellegű bécsi tárgyalások után, 1922-ben Velencében hónapokon át folytatták a korábbi évből hátrahagyott munkát. A népszövetségi döntőbírák bevonásával immáron arról kellett dönteni, hogy az elkerülhetetlen „állami kezelésbe vétel” esetén, az egyes utódállamokat a gördülő anyagból mekkora rész illeti meg; és hogy ezért a részvény- és kötvénytulajdonosoknak fizetendő évjáradékot milyen arányban fizessék. 1923. januárjában a tárgyalások Rómában folytatódtak, és végre március 29-én sikerült megkötni a végleges megegyezést.

A szakirodalomban az Accodról semmiféle értékelés nem készült, és az alapvető források hiánya miatt ezúttal csak a törvénycikkelyek magyarázatá-

³⁵ VKK, 1921/22. szám, 113. o.

³⁶ Finánczy Béla: A Déli Vasúti kérdés. VKK, 1921/43. szám, 227–228. o.

³⁷ Vasúti Okmánytár. II., Buda, 1871, XXII. Okmány.

ra vállalkozhatunk. Így a továbbiakban a törvény szövegében római számmal jelölt részekhez fűzzük megjegyzéseinket.

I. A magyar kormányt Teleszky János egykori pénzügyminiszter, valamint az Igazgatótanácsban felügyelő tagok közül Finánczy, Ullman és Ernyey jogászdoktorok képviselték. A Déli Vasút budapesti üzletigazgatóságának képviselőit Pogány Sándor gépészmérnök, üzletigazgató vezette.³⁸

II. Tekintettel a már említett 1870. évi engedélyokmányra. Elméletileg a társaság ingó és ingatlan értékeit egy összegben meg lehetett váltani. Ugyanekkor a befektetett építési tőke 1877-es valutában több mint 200 millió aranykorona (1914) volt, és ezt a hatalmas összeget még négyfelé osztva sem tudták volna kifizetni.

III. A társaság neve az egykori Osztrák-Magyar Monarchia földrajzi viszonyira utalt, úgyhogy a névváltoztatás főleg olasz és délszláv részről volt kívánatos. Magyarországon, ahol a DSA ténylegesen tovább működött, az új nevet a hivatalos fórumokon kívül senki sem használta.

IV. Lényegében a 10. cikk tette lehetővé a társaság vonalainak állami kezelésbe vételét. Tehát a vasút valamennyi értéke koncesszió lejártáig saját tulajdonában marad, viszont köteles az érdekelt államok bármelyikének kívánására bérbe adni. Ez a bérbeadás később valamennyi államban megtörtént, viszont a vasúti üzemet mindenütt az államvasút látta el, így a 6. bekezdés utasítása sehol sem lépett életbe.

V. A bérbeadás lehetőségének újrafogalmazása után a 12. cikkben következik az Accord második jelentős határozata: a gördülő anyag elosztásának aránya az utódállamok között. A Déli Vasútnak a bevezetésben már meghatározott, 2234 km-es hálózata az alábbi arányokban daraboltatott szét az utódállamok területén:

Ausztria	Magyarország	Olaszország	Szerb-Horvát-Szlovén Királyság
674 km	560,7 km	345 km	640 km
30,3 %	25,2%	15,5 %	28,8% ³⁹

³⁸ Lányi Ernő: 125 éves a budapesti Déli pályaudvar. (Kézirat.) 11–12. o.

³⁹ Az adatokat a korabeli és a mai pályaadatok figyelembevételével határoztuk meg, de tekintettel arra, hogy a mai állapotoknál csak polgári menetrendek álltak rendelkezésünkre, a számok hozzávetőlegesek.

Amint látjuk, ezek az arányok lényegesen eltérnek a Rómában megállapított adatoktól. A 3. bekezdésben említett szétosztás során az arányokhoz csak megközelítő pontossággal ragaszkodtak:⁴⁰

Ausztria	Magyarország	Olaszország ⁴¹	Szerb-Horvát-Szlovén Királyság
Teherkocsik			
5474 db	2668 db	A: 3566 db B: 1315 db	4043 db
30,83 %	15,03 %	20,1 % 7,4 %	22,77 %
Érték*			
10,479	5,205	össz.: 7,634	7,737
33,74 %	16,76 %	24,58 %	24,91 %
Személykocsik			
708 db	264 db	A: 339 db B: 127 db	448 db
40,2 %	15 %	19,2 % 7,2 %	25,46 %
Érték			
8,158	3,998	össz.: 5,962	6,061
33,7 %	16,53 %	24,65 %	25,06 %
Mozdonyok			
298 db	147 db	213 db	237 db
33,2 %	16,4 %	23,8 %	26,5 %
Érték			
14,05	6,82	10,219	10,46
33,8 %	16,4 %	23,8 %	26,5 %

* Érték (minden további esetben millió aranykorona)

A megmaradt (magyar) hálózaton a társaság járműveit tetszés szerint át-

⁴⁰ Die Südbahn und ihre Vorläufer 177–179. o.

⁴¹ Az „A” adat a tényleges olasz részesedést, a „B” az 1918. évi hadisarcot jelenti. Olaszország a rekvirált mozdonyok számáról még 1923-ban sem nyilatkozott. Lásd a 39. jegyzetet.

csoportosíthatta. Így 1924. március 13-án Ausztria és Magyarország szerződést kötött pár tucat kocsi és kilenc mozdony cseréjéről.⁴²

VI. Ez a jelölés mindenféle járműre nézve kötelező volt, és alkalmazása ténylegesen megtörtént.

VII. A rendelkezésre eleve nehezen állja meg a helyét, ha visszaemlékezünk, hogy a délszláv állam még a síneket is felszedette. Valójában az utódállamok gazdasági helyzete nem tette lehetővé, és a vonalak, új határok közötti, gazdasági és kereskedelmi jelentősége nem is igényelte a déli vasúti nívó megőrzését. Bátran kijelenthetjük ezt annak ellenére, hogy például Sopron-Kanizsa vonal Csehszlovákia egyik korridorvasútja volt.⁴³

VIII. Nem tudjuk, hogy az olasz, osztrák és jugoszláv vasút miként járt el, de az biztos, hogy a magyar vonalak 1932. évi állami kézbevételekor a MÁV ezt a kötelezettséget nagyvonalúan értelmezte.⁴⁴

IX. A húszas évek elejének gazdasági viszonyai alapján, nem valószínű, hogy az évjáradék valaha, bárhol is meghaladta volna a minimumot. Pontos fizetésekről nem tudunk. Magyarországot ez a rendelkezés 1932-ig nem érintette, de a DSA a továbbiakban is csak állami támogatással tudta ellátni üzemét.⁴⁵

X. Ez a római megegyezés után Olaszországban, Ausztriában és a Szerb-Horvát-Szlovén Királyságban azonnal megtörtént. A DSA Magyarországon 1932. július 1-jéig működött.⁴⁶

XI. Ausztriából még a határváltozások idején sok vasutas települt át családotul Magyarországra, hiszen ők főleg magyar nemzetiségűek voltak. (Így megváltozott a fél évszázaddal korábbi helyzet...) Őket a DV budapesti igazgatósága alkalmazta a továbbiakban.⁴⁷ A déli vasutasok átvétele és a nyugdí-

⁴² Südbahn-Lokomotiven 176. o.

⁴³ Magyar Törvénytar, 1921. évi törvénycikkek. XXXIII. tc. 305–306. cikk.

⁴⁴ Budapest-Délre például évekig nem jártak be a DSA-mozdonyok. (Lányi Ernő közlése.) Java részük a Keleti pályaudvarra, Budapest-Ferencvárosba és Miskolcra került.

⁴⁵ Udvarhelyi Dénes: A magyarországi vasúti közlekedés helyzete... In *Vasúthistóriai Évkönyv*, 1988, 825. o.

⁴⁶ Az állami kezelésbe vétel a 134.212/VI.6. számú kormányrendelet (1932. V. 12.) alapján történt. VKK 1932/23. szám, 87. o.

⁴⁷ Lásd Lovas megjegyzések 11, jegyzetében i. m. 66., 77. o.

jak folyósítása gond nélkül megoldódott; ez 1932-ben Magyarországon sem jelentett problémát.⁴⁸

XII. Ez az intézkedés az önálló tarifarendszer elvesztéséről Magyarországon is maradéktalanul érvényesült.

XIII. A 24. cikk kötelezte a magyar kormányt, hogy a továbbiakban is a DSA által kezelt magyar vonalak üzleti hiányát magára vállalja. 1926-ban a pénzügyminiszter ezen célokra 5,3 millió pengőt irányzott elő. Ebből 3,1 millió aranyfrankot kellett a társaság kötvényalapjába befizetni. A DSA korábbi előlegei ekkor már 14,5 milliárd korona értékben terheltek a kincstárt.⁴⁹ Nem látjuk tisztán, hogy a 15. cikk miért nem szól az évi bér fizetéséről, abban az esetben, ha az üzemet továbbra is a társaság látja el, hiszen itt ezt egyenesen előírja...

XIV. Tekintettel arra, hogy a társaság által ellátott vasúti üzem minden országban veszteséges volt a Régime Provisoire időszakában, ez az 1922. december 31-i mérlegben passzívaként jelentkezett.

XV. Ez az intézkedés csupán megismétlése a Régime Provisoire határozatának. A DSA csak Magyarországon üzemelt tovább, ahol korábban is létezett önálló üzletigazgatóság.

XVI. Az egyre magasabb kocsiosztályra szóló kedvezmények és egyéb jutatások a szolgáltatási idővel és a hivatali rangokkal arányosan emelkedtek. Ettől függetlenül a DSA hivatalnokának szabadjegye volt a MÁV és a GYSEV vonalára, csakúgy, mint viszont.⁵⁰ A rendelkezés itt is helyesen járt el: a jövőben nyugdíjba menők már azok a kedvezményeket kapják, amelyek az állam egyéb hálózatain érvényesek.

XVII. Olaszország a 27. cikkel végeredményben „letudta” a bázeli konvencióban vállalt tetemes évjáradékának további fizetését. Ez idáig a 752 millió frankból igen keveset fizetett ki, figyelembe véve, a rendkívül magas, évi 30 milliós összegeket.⁵¹

⁴⁹ Lásd Lovasnak a bevezetés 2. jegyzetében i. m.

⁵⁰ Lásd Udvarhelyinek a megjegyzések 26. jegyzetében i. m. 325. o.

⁵¹ A biatorbágyi merénylet áldozatai között is találunk szabadjeggyel utazó DSA hivatalnokot: Nagy Tamás: Merénylet! Belvedere Meridionale, 1994/3–4. 29. o.

⁵² Vagy a tényleges vételár a 752 millió svájci franknál is magasabb volt, Ugyanis Képpessy a bevezetés 11. jegyzetében i. m. csak az olasz fél akaratáról nyilatkozik; pontos összeget sem ő, sem más forrás nem közöl.

XVIII. A társaság a Régime Provisoire időszakában osztalékot nem fizetett, ezek az intézkedések az ebben az időszakban jegyzett kötvények és részvények további sorsáról rendelkeznek.⁵²

XIX. Olaszország e gáláns és meglepő ajánlatáról csak a törvény szövege szól. Figyelemre méltó, hogy először egyszerűen „átengedésről”, majd „ezen járművek tényleges értékének megfelelő vételár megfizetése ellenében” történő átengedésről olvashatunk. Az olasz hadsereg 1918-19-ben a DV járműparkjának legjobb darabjait rekvirálta Ausztriában, nehezen hihető, hogy néhány évvel később ezeket önzetlenül megvásárlásra kínálta. Ettől függetlenül a többi állam nem volt olyan gazdasági helyzetben, hogy ezt az ajánlatot elfogadhatta volna. Nem is történt semmiféle üzlet, csere Olaszország és az utóbb említettek között ebben a tárgyban.

XX. A gördülő anyag forgalmi értékét ténylegesen ezen bekezdések szabályai szerint határozták meg. Jól megfigyelhető ez egyes sorozatoknál, amelyeknél az újabb járműveket magasabb értékűre becsülték, mint az első darabokat.⁵³ 1923. október 29. és 1924. június 6. között a megbízottak kilenc ülésen osztották szét a teher-, személykocsi és gőzmozdonyállományt. A korábban közölt listákat az 1923. december 18-án aláírt Technikai Egyezmény határozta meg. Utólagos változtatások – elsősorban a gőzmozdonyok sorsát illetően – történtek 1924-ben, amelyekben mind a négy állam részt vett.⁵⁴

⁵² VKK 1921/22. szám, 113. o.

⁵³ Verzeichnis der Fahrbetriebsmittel der ehemaligen Südbahn. (Kézirat.)

⁵⁴ Südbahn-Lokomotiven, 176–177. o.

XXXVI. TÖRVÉNYCIKK

a Délvaspálya-Társaság hálózatának igazgatási és műszaki újjászervezése tárgyában Rómában, 1923. évi március hó 29-én létrejött «Megegyezés» beikelyezéséről.⁽¹⁾

(kibővített az Országos Törvénytárnak 1923. évi november hó 31-én kiadott 14. számában.)

1. §. Tekintettel az 1921. évi XXXIII. törvénycikkbe beikelyezett trianoni békeszerződés 304. cikkének azon rendelkezésére, mely szerint a volt Osztrák-Magyar Monarchia magántársaságai részére engedélyezett a békeszerződés rendelkezései folytán több Állam területén fekvő vasúti hálózatok igazgatási és műszaki újjászervezését az engedélyes Társasági és a területükben érdekelt Államok között létesítendő megegyezés jogig szabályozni, az Osztrák Köztársaság, a Magyar Királyság, az Olasz Királyság, a Szerbek, Horvátok és Szlovének Királysága és a Délvaspálya-Társaság között az ugyanezen Társaság által kibocsátott könyvek birtokosai-képviselő Bizottság közbenjöttével a Délvaspálya-Társaság hálózatának igazgatási és műszaki újjászervezése tárgyában Rómában, 1923. évi március hó 29-én létrejött «Megegyezés» az A—D. jelű függelékeivel, az aláírási jegyzőkönyvvel és ideiglenes jegyzőkönyvvel együtt az ország törvényei közé iktatatik.

2. §. A Megegyezésnek és függelékeinek, valamint az aláírási jegyzőkönyvnek és ideiglenes jegyzőkönyvnek francia eredeti szövege és hivatalos magyar fordítása a következő:

(Hivatalos magyar fordítás: ⁽²⁾)

Megegyezés,

mely az Osztrák Köztársaság, a Magyar Királyság, az Olasz Királyság, a Szerbek, Horvátok és Szlovének Királysága és a Délvaspálya-Társaság között, az ugyanezen Társaság által kibocsátott könyvek birtokosait képviselő Bizottság közbenjöttével, a Délvaspálya-Társaság hálózatának igazgatási és műszaki újjászervezése tárgyában Rómában 1923. március 29-én kötötték.

Tekintettel arra, hogy a st. germán békeszerződés 320. cikke és a trianoni békeszerződés 304. cikke szerint a Délvaspálya-Társaság hálózatának igazgatási és műszaki újjászervezése egy, a Társaság és az ennek vonalát által érintő Államok között létesítendő megegyezéssel valósítandó meg; hogy a választott bírók döntést, akikhez azok az elrendelt, amelyekre nére megegyezés létre nem jöhett, — a békeszerződés említett cikkei szerint — előterjesztődik, a könyvbirtokosokat képviselő Bizottság is kikérte:

hogy az érdekeltek között az 1921. évi február hó 11-én létrejött és a Társaság 1921. évi július hó 7-iki közgyűlése által elfogadott megállapodással egy ideiglenes rendezés (régime provisoire) létesült:

- a) Osztrák Köztársaság Szövetségi Elnöke,
- b) Főrendelőség a Magyar Királyság Kormányzata,
- c) Felség az Olasz Király,
- d) Felség a Szerbek, Horvátok és Szlovének Királyság,
- e) valamint a Délvaspálya-Társaság

(1) A törvényjavaslatot a kereskedelemügyi miniszter 1923. júl. 6-án nyújtotta be 300. sz. sz. — A nemzetgyűlés pénzügyi és közlekedésmegyei bizottságának együttes jelentése: 1923. júl. 6. 300. sz. sz. — A nemzetgyűlési tárgyalás: 1923. aug. 27. a 176. ülésben; harmadszori olvasás: 1923. aug. 28. a 177. ülésben.

(2) Az eredeti francia szöveget a nyomdai viszonyok miatt nem közhíjhatjuk.

és a könyvbirtokosokat képviselő Bizottság

teljhatalommal felruházott képviselőket megegyeztek:

(Közzetkelt a képviselő megegyezés.)

1. Főrendelőség a Magyar Királyság Kormányzata:

Telesky János Ő Nagyméltóságú, volt pénzügyminiszter,

akik jó és kellő alakban talál megvalósításuk kicserédése után a következőkben állapodtak meg:

1. cikk. A Délvaspálya-Társaság (Südbahn-Gesellschaft), mely rövidség kedvéért a következőkben «Társaság»-nak fog nevezetni, alapstábjával és engedélykiadásai alapján azokkal a módosításokkal, amelyek a jelen megegyezésből folynak, továbbra is fenn fog állni.

2. cikk. (1) Az érdekelte Államok megerősítik a Társaságnak 1918. évi november hó 1-je előtt az illetékes hatóságok által engedélyezett jogait, amennyiben ezek a jogok a jelen megegyezés rendelkezéseivel ellentétben nem állanak.

(2) Az érdekelte Államok egyike sem gyakorolhatja a megvalósítási jogot a jelen megegyezés érvényességének tartama alatt.

3. cikk. Az engedélykiadásokban megállapított hírfutási alkalmával az Államok a területükön fekvő hálózatokat abban az állapotban vesztik át, amilyenben azok akkor találatni fognak anélkül, hogy e címen a Társasággal szemben bármilyen igényt támasztanának.

4. cikk. (1) A Társaság felveti a «Compagnie des Chemins de fer Danube-Save-Adriatique» (anciennement Compagnie des Chemins de fer du Sud);

német nyelven: «Donau-Save-Adria Eisenbahn-Gesellschaft» (vormalis Südbahn-Gesellschaft);

magyar nyelven: «Donau-Sava-Adria vasúttársaság» (azelőtt Déli vaspálya-Társaság);

olasz nyelven: «Compagnia delle Ferrovie Danubio-Sava-Adriatico» (antica Compagnia delle Ferrovie Meridionali);

szerb-horvát-szlovén nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

német nyelven: «Društvo Jeleznica Dunav-Sava-Jadransko more» (predje: Društvo Jeleznica);

Abban az esetben, ha az igazgatónak valamelyik tagjára vonatkozólag az 1. bekezdés a) pontjában körülírt kijelölést az illető Kormány a megbízás tartama alatt visszavonja, és a megbízás azzal megszűnik, melyet a visszavonás a Társaság közlése után. Ez esetben az illető Kormány egy másik tagot fog kijelölni, aki az igazgatónak a Társaság által azzal az idővel választott vagy csopatlott és aki a megbízás bármelyik tartamára azt a tagot fogja helyettesíteni, akinek a megbízása megszűnt.

(4) Az igazgatónak ama jelölési tagjának megbízása, akik kijelölése alapján tagjai az igazgatónak, a jelen megjegyzés érvénybe lépése után megtartandó első közgyűlésig meghosszabbíthatók.

6. cikk. (1) Midőn egy, akár az Alapszabályok 13. cikke d)-g) pontjában felsorolt kérdésekre, akár különös fontosságú más rendkívüli kérdésekre vonatkozó határozat hozataláról van szó, jogerős határozatot nem hozhatók, ha az 5. cikk a) pontjában megjelölt tagok közül legalább ötven vagy a b) és c) pontokban említett tagok közül legalább kilencen a javaslat ellen szavaznak. A fent felsorolt kérdéseket ezalás az igazgatónak ülésein a közgyűlés napirendjére.

(2) Ha az egyik Állam kijelölése alapján megválasztott tagok a 7. cikk rendelkezései szerint szavazati jogot nem gyakorolhatnak, úgy az 1. bekezdésben említett kérdésekre vonatkozólag jogerős határozatot nem hozhatók, ha az 5. cikk a) pontjában megjelölt tagok közül legalább ötvenen ellene szavaznak. Ugyanez áll arra az esetre is, ha két Állam kijelölése alapján megválasztott tagoknak nincsen szavazati joguk.

(3) Az első bekezdésben nem érintett összes egyéb kérdésekre vonatkozólag a határozat azonnali hatállyal fog hozni. E kérdések között kell említeni különösen a háború ama részének rendezését, melyről a fennmaradó költségvetés, amelynek nincsenek állami kifizetések, valamint a nemzetközi forgalom fenntartása szempontjából elkerülhetetlenül látás költségvetését is.

7. cikk. (1) Az igazgatónak a Társaság és egy vagy több területileg érdekelte Állam vagy kormányzatok közti ügyekre vagy más ügyekre vonatkozólag kell hozzatot hoznia, úgy a szóban forgó egy vagy több Államnak, vagy a kormányzatoknak egy vagy több szövetkezők kijelölése alapján megválasztott tanácsot a szavazásban részt nem vehetnek. Mindazonáltal azok a tagok, akik ebben az esetben a szavazásban részt nem vesznek, részt vehetnek a tárgyalásban, anélkül, hogy az által az által képviselt Államok vagy kormányzatok jogai csökkentsenek.

8. cikk. (1) Az 1919. évi 1922. évi határozat terjedő kezdetére vonatkozó szándékotok a határozat igazgatási kötelek alkép vezetni, hogy azokból a gazdasági műveletek (23. cikk) befejezése után egy gazdasági főmérnök legyen felállítva, amelynek felga a pénzügyi állapot, valamint az anyag és a készletek állapota legyen felülvizsgálva. Erre az időtartamra sem évi vagyonnyilatkozat, sem évi nyereség- és veszteségnyilatkozat, sem pedig évi üzemszámadások összeállítva nem lesznek.

(2) 1924. évi január 1-vel a Társaság kezdő mérlegét fog készíteni, amely a jelen megjegyzésből folyó állapotban fog alapulni.

(3) Ez a mérleg az igazgatónak által megállapítandó elvek szerint fog felállítani és a jövőbeni számviteli alapszám fog alapulni.

(4) Jelen cikkben foglalt rendelkezések alkalmazásából kifolyólag nincsen helye semmiféle adó, adóelőlegetnek vagy díjak, sem pedig közpénzköltségek vagy hasonló természetű egyéb díszletek szedésének.

(5) A különböző Államokban a társasági alapszám egy részének elvételére vonatkozólag érvényes törvények a Társasággal szemben nem alkalmazhatók. Adott esetben a közgyűlés fog határozni a társasági alapszám korlátozásáról.

9. cikk. Az Alapszabályok, a Társaság alkalmazható törvények letérési helyén, a közgyűlés érvényes határozataival jogerősen módosíthatók azonban, amennyiben a módosítások jelen megjegyzéssel ellentétesek nem állnak. Minden módosítás a kereskedelmi törvény jogszabályaihoz tartozik.

10. cikk. (1) A Társaság köteles magát arra a feladatra felkészíteni, amelyeket a különböző Államok miniszterei, amelyek azt kéri, az illető Állam területén fekvő társasági vonalak útján a jelen megjegyzés tartamára állja.

(2) Ünként értesülők, hogy a vonalakban a Társaság részére külön engedélykinyitások alapján engedélyezett vasutak is benne foglaltatnak és pedig:

a) liening-kalmeningbeni, a moszkva-biurkubai, a szverdlovsk-rakernburgi vasutak és hogy a jelen megjegyzés rendelkezései ezekre a vasutakra is alkalmazást nyernek.

(3) A vonalak, vagyis az egész vasúti tartozékkal együtt, valamint a gördülő anyag is, a Társaság tulajdona maradandó.

(4) Az üzem átszámának ama hónap végével kell megvárni, amely követi azt a hónapot, melyben az illető Állam a területén fekvő társasági hálózataknak üzembe való átadását kívánó nyilatkozatát megadja.

(5) Az ezt követő állami közles a területén fekvő egész hálózatot saját vasúti igazgatás által üzemben tartani és vállalja az üzem költségeit és az üzemmel járó kockázatot.

(6) Munkatársaságra, jogi személyekre, vagy magánosokra az üzem ezalás a Társaság hozzájárulással ruházható át, míg pedig a kormányzatokkal szemben vállalt minden kötelezettség éppolyan tartós marad, mint a hozzájárulás meg nem tartásáig abban az esetben, ha teljes bizonyossággal van arra nézve, hogy ilyen átruházásból kifolyólag jelen megjegyzés végrehajtása meg fog érvelni szándék.

11. cikk. (1) A Társaságnak a hálózat üzemeltetéséről kapcsolatos összes jogait és kötelezettségeit az üzembevitel kezdetétől számítva az üzembevitel Állama szállal, amennyiben a költségeket a következő cikkek más rendelkezéseket nem tartalmaznak.

(2) Az Államok a Társaság helyébe lépnek az általa más vasútiüzemeltetőkkel kötött szerződésben is.

12. cikk. (1) Abban az esetben, ha egy vagy több Állam kijelöli, hogy 6 magat kívánja a területén fekvő vonalakat üzemben tartani, a Társaság köteles lesz a vasútiüzemeltetők, azok berendezéseivel a tartozékaival együtt, beleértve az üzem anyagait is, abban az állapotban, amilyenben az üzem átruházása pillanatában vannak, valamint a szállítási és vontatási gördülő anyagokat, tartozékaikat, részeket, műszakokat és rajzokat át a részük, mely az 1922. évi június hó 1-én békéltetési megállapodás megfellel, átadni.

(2) Ez a részi a különböző Államokra nézve a következő százalékokban van kifejezve:

Ostrik Késztársaság 33% (háromtizedem és nyolcvanöt %);
Magyar Királyság 16% (tízhatár és ötven %);
Olasz Királyság 24% (húszötöd és háromtized %);
Szerbia, Horvátok és Szerbök Királysága 25% (húszötöd és egytized %).

Fennmaradó 9% (háromötöd %).

(3) Jelen megjegyzés érvénybe lépésétől számított egy hónapon belül minden Állam vasúti igazgatónak, valamint a Társaságnak szakértőből összetettült műszaki bizottság fog összehívni, a gördülő anyagok, tartozékaikat, részeket, műszakokat és rajzokat a jelen megjegyzés kiegészítő részi képzés a jelen mellékletben lefektetett általános elvek szerint leendő végleges szétosztása céljából. Ennek a szétosztásnak minden esetre meg kell történnie, tekintet nélkül arra, vajon valamelyik Állam egyáltalán-e a Társaság hálózatainak üzembevitelére vonatkozó jogot, vagy sem.

(4) A Társaságnak az érdekelte hálózatok közti felsorolt gördülő anyaga az üzembe vevő Állam saját jelölés és számzársán kívül a Társaságnak a négy Államban közös külön jelölés is megjelölendő.

(5) Abban az esetben, ha valamelyik Állam az üzembevitel jogával ell, az alkalmazandó jel a következők lesz:

a) Ostrik Késztársaságra nézve: „H. B. Östereich (Sod)”;
b) Magyar Királyságra nézve: „H. Magyarország (Sod)” (vagy ostrik-magyar monarchia államvasúti járműveinek végleges felosztása után: „H. A. V. (Sod)”;
c) Olasz Királyságra nézve: „F. S. (Sod)”;
d) és a Szerbia, Horvátok és Szerbök Királyságra nézve: „H. S. H. S. -C. X. C. (Sod)”;
e) Ha valamelyik érdekelt Államban a Társaság tartja üzembe a hálózatot, úgy az alkalmazandó jel a következők:

a) Ostrik Késztársasághoz: „Sod (Austria)”;
b) Magyar Királysághoz: „Sod (Hungary)”;
c) S. H. S. Királysághoz: „Sod (S. H. S.)”;
d) Olasz Királysághoz: „Sod (Italia)”;
e) Az új jel alkalmazásakor minden hálózat részére lejár készletű, hogy a Társaság gördülő anyaga kevésbé is azonosítható legyen.

13. cikk. (1) A hálózatra vonatkozó üzemeltetési jog, úgy, amint az a jelen megjegyzésből folyik, a vasúti tevékenység, mint használati szolgálat fog bekebelezni, felülén elölöséggel, a 43. cikk rendelkezéseinek éppolyan tartása mellett, mindennemű szolgálat, zálog vagy jelzés joggal szemben.

(2) Az Államok kötelek a területükön fekvő társasági vonalak üzembeviteléről kezdve a vasútiút, annak tartozékait, berendezéseit és a gördülő anyagot jó karban tartani oly módon, hogy azokkal a forgatam lebonyolítása a közpénzköltségek megfizetése bízottára legyen.

(3) Az átadott szállítási és vontatási gördülő anyag elismerés az Állam által üzemben tartott társasági vonalakon használatos, hogy a vonalak bel- és nemzetközi forgalmának szükségletei ki legyenek elégítve.

(4) E szükségletek kielégítése után az Államok lehetőség szerint szabadon használhatják ezt az anyagot az összes hálózataik forgalmának lebonyolítására, a közpénzköltségek saját számlájukra való átvételé mellett.

(5) A hálózat üzembe a Társaságnak egy évi előzetes értesítés után visszazárható. Ez esetben a jelen megjegyzés ama rendelkezései lesznek érvényesek, melyek valamely hálózatra a Társaság által való üzemeltetésre vonatkoznak. Ugyan ebben az Állam és a Társaság között a hálózat átadása és felfüg a személyzet szolgálatára való átvételé módosításnak rendelkezése vonatkozólag külön megállapodás fog létezni.

14. cikk. (1) A vasutakra, azok tartozékaira és a gördülő anyagra vonatkozó befektetési, fenntartási és megújítási költségek az üzemeltető Államot fogják terhelni.

(2) Befektetési és megújítási műveletek esetén a Kormányok külön foglalk a Társasággal a szerződésnek a műszaki feladatok figyelembevételével tervezett időtartamát a Társaság a javasolt időtartam ellen kifogással élhet, amennyiben oly befektetési és megújítási műveletekről van szó, melyek értéke minden egyes esetben az 5000 (öt ezer) aranyfrankot meghaladja.

(3) A befektetési és megújítási költségek az elfogadott előzetes időtartam és 3 (három) % kamatozás alapul vételével kiszámított évrődradokra fognak átalakítani.

(4) A hálózata a Társaság üzembe való visszazárása esetén a hálózat visszazárása után esedékes évrődradok a hálózati üzemeltetés költségét fogják terhelni.

15. cikk. (1) A vonalak üzemeltető Állam a vonalaknak, azok tartozékainak, berendezéseinek, beleértve az üzem anyagokat is, továbbá a gördülő anyagok használatát bár címén egy, az általa üzemben tartott vonalak nyers bevétele 25% (húszötöd és ötötized) %-ának megfellel 7%: összegget élhet a 33. cikk 1. bekezdéséből levezetett költségalapra.

vanó személyzet szolgálatára vonatkozó rendelkezések nyerne alkalmazást, beleértve a minisztérium és a mellékletmunkákat. Abban a mértékben, amint a szolgálat új beosztása azt megengedi, a személyzetnek az átvevő idején volt beosztása tekintetbe fog vétetni.

(6) A fennmelt személyzetnek az államvasutak személyzete részére fennálló szabályok szerint lesz jogkönyve nyugdíjra és ellátásra. A Társasággal teljesített szolgálat a nyugdíj megállapítás szempontjából az illető Államnak államvasúti személyzete részére fennálló törvényes rendelkezéseinek szerint fog számításba vétetni onnanban, amennyiben ezen rendelkezések szerint az 9. és 11. bekezdésben körülírt matematikai díjazattal megállható. Az Államok fenntartják magukat azoknak a rendelkezéseknek a megállapítását, amelyek megkönnyítik a személyzetnek az állam szolgálati évek megvalósítását, amelyek az alant említett matematikai díjazattal egyenlőnek meg lehetnek állítva. A 9. bekezdésben említett három jótéti alap valamelyikére fel nem vett személyzetet vonatkozólag az Állam fenntartja magának a jogot, hogy elismerje ennek a személyzetnek vagy azt a nyugdíjra vagy végkielégítésre irányuló igényét, amely az Állam által történő üzembe vételi idején a Társasággal érvényben álló rendelkezések szerint neki jár (Gesellschaftliche Pension, Gesellschaftliche Provision, Gesellschaftliche Gnadengabe) vagy jót, amely az Állammal teljesített szolgálat után az Államvasúti személyzet részére érvényes.

(7) Amennyiben bizonyos esetekben az állami szolgálatba átvett alkalmazottaknak oly tényleges illetmények és nyugdíjigények vannak biztosítva, amelyek az államvasúti személyzetre vonatkozó szabályzatokban rendelkezésre állnak, ezeket az alkalmazottakat az illető Állam nyugdíjait fogja. Ezek az alkalmazottak az üzembevételi idején reszük néve a Társasággal érvényes szabályzatok szerint fognak nyugdíjat és segélyt kapni.

(8) A jelen megegyezés érvénybe lépése idején már nyugdíjazott személyzet (beleértve a családtagokat is), valamint a 2., 3. és a 7. bekezdésben foglaltak alapján nyugdíjazott személyzet a régi nyugdíjvok-nak tekintendő.

(9) A Társaság kötelei magát arra, hogy a Szerződő Államoknak oly úléti és a juttatva, amely megfelel egy 5% kamattal állapított számított oly matematikai díjazattalnak, amelyet egyjén kell volna előtér, hogy a jótéti alapok (Pensionsinstitut für Beamte, Pensionsinstitut für Diener, Pensionsinstitut für Arbeiter) költségeiknek a jelen megegyezés érvénybevétele idején az Állam szolgálatba átmenő tényleges személyzetet (beleértve a családtagokat) és a régi nyugdíjasokkal szemben fennálló mértékben eljett költségeket.

(10) Az elasz államvasutak szolgálatába átmenő tényleges személyzetre vonatkozó matematikai díjazatoknak a régi korának névértékében írának számításuk és irandók az elasz Állam javára. Ugyanígy a régi nyugdíjasokra vonatkozólag is, akiket az Olasz Királyság fog jelen cikk 18-20. bekezdésében foglalt rendelkezések szerint (nem), a matematikai díjazatok jelen megegyezés rendelkezéseit szerint a régi korának névértékében fognak írának kasszáimán és az Államok javára irani.

(11) Azon a tőlől, amely a jótéti alapok által a tényleges személyzetet (beleértve a családtagokat) szemben vállalt kötelezettségek kielégítésére szolgáló matematikai díjazatoknak megfelel, a Társaság mindegyik Szerződő Állam javára írja azt a részt, amely az illető Állam által tényleg átvett tényleges személyzet (beleértve a családtagokat) igényeinek kielégítésére szükséges.

(12) A régi nyugdíjasokra vonatkozó matematikai díjazatoknak megfelelő úke a következők arányban lesz felosztva:

Osztrák Királyság 33% (háromtízöt és nyolcvet) %
Magyar Királyság 16% (tízhat és ötven) %
Olasz Királyság 24% (huszonegy és hatvan) %
S. H. S. Királyság 20% (huszonöt és egytíz) %

(13) A fentiek szerint az Államok javára irandó összegek 1922. évi december hó 31-iki arányban arányfrankra ártatandók és a főtörvény provisionsból eredő adósságok visszafizetésére vonatkozólag az jelen megegyezésben foglalt határozatoknak szerint a 27. cikk 6. és 7. bekezdésében foglalt rendelkezések fenntartása mellett fizetendők.

(14) Az üzembe vételi hálózati üzemeltetésnek csökkentése az Államok felhasználják minden érben a szobán levő matematikai díjazattól az illető érben rendelkezésre álló azon összegre, amelyek biztosítástechnikai számítás alapján előre fellátandó táblázatok szerint felhasználhatók mutatkozhatnak.

(15) A Társaság központi szolgálatában megmaradó személyzet, valamint a magánbirtok személyzet mindegyikének nyugdíjigényével ezskis az említett jótéti alapok, vagy pedig a Társaság ellen lehet fel.

(16) A fennmelt három jótéti alap kizárólag a Társaság központi szolgálatában és a társasági magán-uk szolgálatában álló tényleges tagokkal szemben fennálló kötelezettségek kielégítésére fog fenntartva. Az igazgatandós ezeket az alapokat egyeztetni, az alapok alapbázisait módosítani, vagy pedig azok cselekvősségeit a Társaság cselekvősségével egyeztetni, amely ez esetben az alapok kielégítésére magára válik.

(17) A régi nyugdíjasoknak jelen megegyezés hatálybalépése idején mindennemű ellátásra (beleértve a drágasági pótlékokat vagy hasonló mindennemű járandóságokat) fennálló igénye azon szerződő Állammal szemben érvényesítendő, amely a 18-20. bekezdésben foglaltak szerint köteles azokat fizetni.

Nem jár fontosasággal az, vajjon a nyugjott ellátások a jótéti alapok, vagy pedig az üzemi számla terebére iranak-e.

(18) A régi nyugdíjasokat megillető mindennemű nyugdíjtalit mindegyik Szerződő Állam azoknak a nyugdíjásoknak fizeti, kik 1922. évi július hó 1-én az ő területén laknak, még abban az esetben

is, ha ez időpont után lakásátörés történt; ebben az esetben is a fizetés annak az Államnak pénzemen történik, amely a fizetést teljesíti.

(19) Azoknak a régi nyugdíjasoknak mindennemű nyugdíjtalit, kik 1922. évi július hó 1-én még tényleges szolgálatban állottak, az az Állam fizeti, amelynek pénzemén az illető régi nyugdíjas legutolsó évteljes illetményével kasszáimására alapul szolgál.

(20) Azoknak a régi nyugdíjasoknak a jótéti nyugdíjtalit, akik 1922. évi július hó 1-én a Szerződő Államok területén kívül laknak, az az Állam fizeti, amelynek pénzemén az 1922. évi július hó 1-én járó nyugdíj kasszáimására alapul szolgál.

(21) Minden hó végén mindegyik Állam kasszáimást állít össze aranyfrankban a régi nyugdíjasoknak teljesített fizetéséről.

(22) Az ország pénzemében fizetett összegek értéknél kisebb arányfrankban való átszámítása havonként a havi fizetéseket megelőző hónap a londoni tőzsdén jegyzett árfolyam átlagértéké alapján történik.

(23) Ezek a kasszáimások a Társaságnak havonta átadandók.

(24) A Társaság az összes teljesített fizetéseknek aranyfrankokra átszámított teljes összegét minden év végén felosztja az Államok között a fent megállapított arányban (12. bekezdés).

(25) Az egyes Államok által fizetett összegek és a megelőző rendelkezések szerint öket terhelő összegek közötti különbözet kamatmentesen az illető Állam terebére vagy javára iratik.

(26) Az így megillető elemzésből minden Állam terebére egyenlegként mutatkozik összeg a hátrai üzemi számlájait terhel.

(27) A fizetéseknek az elemzésből elismerendő mértékére néve a jelen megegyezés érvénybevétele idején fennálló jogi helyzet és tényleges állapot az irányadó.

(28) Ha valamelyik Állam oly rendelkezéseket lépett életbe, amelyek az 1922. évi július hó 1-én megállapított arányfrankokra átszámított mindennemű nyugdíjtalit felmentésért eredményezik (beleértve a drágasági pótlékokat és mindennemű ily ellátást), úgy a többi azt az Államot terhel, amelynek területén a régi nyugdíjas 1922. évi július hó 1-én lakott.

(29) Az üzemi évek csopán arra az összegre nyrv alkalmazandó, amely az Ausztriában 1922. évi július hó 1-én megállapítva volt, aranyfrankra átszámított mindennemű nyugdíjtalit mértékét meghaladja.

(30) Az előző rendelkezések megfelelő alkalmazást nyerne abban az esetben, ha a Társaság egy vagy több hálózati magra tartana üzemben. Azok a kötelezettségek, amelyek az Államok által történő üzembe vételi esetén ezeket terhelik, az illető hálózati üzemzámjára terebére önk. Azok az összegek, amelyeket az Államok — ha az üzemet ők vezetik, — a hálózatnak a 14. bekezdésben körülírt üzemeltetésért csökkentésére felhasználhat kötelesek, az Államok részéről a Társaság által történő üzembe vételi esetén is a hálózati rendelkezésekre fognak hárítandó. A három jótéti alap még ebben az esetben is kizárólag a Társaság központi szolgálatában és a magánbirtok szolgálatában megmaradt tényleges tagokkal szemben fennálló kötelezettségek kielégítésére fog fenntartva.

(31) Ha a Társaság egy vagy több hálózatiak általa történő üzembevétele esetén központi szolgálatból más szolgálati ágat is könnyen csinál (28. cikk), úgy a szolgálatok személyzete állampolgársága szerint annak a személyzetnek az, állományához fog tartozni, amely az illető hálózati szolgálatát végzi.

(32) Abban az esetben, ha az Államok valamelyike a területén levő hálózati üzemét később venné át, az a hálózaton alkalmazott személyzet összes jogai, valamint nyugdíjigényei, amelyek ezt a hálózati terhelik, az üzembevételi időpontjától az illető Állammal szemben lesznek érvényesítendő.

(33) A 14. bekezdésben foglalt rendelkezéseknél figyelembe vétele mellett a Társaság az Államnak e címen semmiféle terhelést sem várhat. Ez arra az esetre is szól, ha az Állam az üzemet csak 1908-ban, a háromias alkalmazási vezeti át. Egyébként a személyzetnek az Állam szolgálatába való átvételére az előző rendelkezések alkalmazandók.

(34) Jelen megegyezés aláírása után a Társaság a személyzet jelenlegi szolgálati viszonyait ezskis azzal az Állammal történő előzetes megállapodással változtatni meg, amelynek területén levő hálózati, azonban levő személyzet szolgálatja.

18. cikk. A Társaság vonalkára vonatkozó helyi díjazások felállításának a jogja annak az Államnak van fenntartva, amelynek területén a későbbiek felkelti, akár az Állam, akár pedig a Társaság tartja üzemben az illető hálózati. Utóbbi esetben a Társaság véleménye is előzetesen megállapandó.

19. cikk. A magas Szerződő Felek kötelezik magukat arra, hogy a jelen megegyezés életbe lépésétől kezdve a személyzetnek, poggyszatoknak és árúknak a Társaság hálózataiban való szállására néve közvetlen díjazásokkal fognak felállítani.

20. cikk. Az előző cikkben szabályozott kérdésekre vonatkozó technikai munkákat megkönyvítése céljából egy az Államoknak a Társaság igazgatóságában részvevő kiüldötölhető alkalmi Bizottságnak feladata lesz a Társaságnak a szerződő Államok között való közvetlen forgalomra rendelt vonalain, a helyi díjazások egyszerű összehasonlítása után, közvetlen díjazásbázis szolgálat felállítás.

A Bizottság köteles az üzemet való Államok vasútiigazgatóságának valamelyike által esetleg rendelkezésre bocsátott mérésielt díjazásleleteket a közvetlen díjazásbázisba befoglalni.

21. cikk. (1) Az Államok kiüldötölhető álló Bizottság hasonlóképpen hatáskörrel fog bírti arra is: a) hogy a Társaság a szerződő Államok között való közvetlen forgalomra rendelt vonalaira az átszámított helyi díjtelek 30%-ig terjedő mértékűekkel közvetlen díjazásokkal állapítson meg; b) hogy akár közvetlenül, akár visszatérítési újján díjnéveléseket engedélyezzen, ugyazúsan, hogy a Társaság vonalain a távolosok halmozást megengedje;

c) hogy a belülről átszállási díjteleket az átmenetben érintett vonalkára néve a kasszái ille-

(d) hogy a Társaság általainak nemzetközi forgalmára vonatkozó és az említett állatok közül legalább kettő, valamint egy vagy több más érdekelt vagytagragságot érintő egyezmény feltevése megállapítsa. A már megállapított ezen feltevések az érdekelt vagytagragságok között össze-
bírando érdeketlen tárgyalási alapul fognak szolgálni. Ezen érdeketlen összehívásnak kezdeményezését a Bizottság a Társaság általainak üzemi vívó vagytagragságok egyikére fogja bízni.

(e) Az előző bekezdés nem érinti az üzemi vívó Államoknak a fenti rendelkezéseket illető kezdeményezési jogát.

a) A 20. cikkben tárgyalt határozatok alá vannak vetve az érdekelt Állam illetékes igazgatósága felülvizsgálatának annyiban, amennyiben annak megállapításáról van szó, hogy a közvetlen díjszabás a helyi díjszabásokkal tökéletesen összhangban van-e. Az esetleges észrevételeket a Bizottsággal legfeljebb két héten belül közölni kell.

23. cikk. (1) Az Államok kiküldötteinek Bizottsága által a 20. cikkben tárgyalási kérdések tárgyában hozott határozatok a 22. cikk 2. bekezdésében biztosított felülvizsgálat után és amennyiben észrevételek nem emeltek, kéntheti határidő leteltével az Államok és a Társaság üzemvívó igazgatóságai által balesdékálannal végrehajtandók.

Függelék a 18–23. cikkekhez.

(1) Az Osztrák Köztársaságnak a st. germaini békeszerződésből folyó az a kötelezettsége, hogy a 16. században az Adriai- és Fekete-tengeri kikötői forgalmában a háború előtt fellépett és az Északi-tengeri kikötőkkel versenyt arapuló díjszállítási rendszert kell fenntartania, nem szenved változást.

(4) Az Igazgatási Bizottság tárgyalásainak napirendjét idejekorán, de mindenesetre legalább is egy héttel a bizottság összejövetele előtt a kiküldöttek kezéhez kell juttatni.

A fuvardijak és mellékilletékek mérseklései, azok kibeküldése alkalmmál hoznak az érdeklét Állam Kormányának tudomására. Ha a Kormány kívánja, a mérseklések — számbavéve a törvényes határidőt — azonnal felüggeztandók.

(v) Abban az esetben, ha a Társaság tartja üzemben a halozatot, az incho Amam köteles az üzemből esetleg eredő minden üzleti hiány fedezését garantálni és azon kívül a Társaság helyett ugyanazokat az összegeket közvetlenül a kötvényalapba befizetni, amelyek a 15. cikk értelmében ugyanebben a cikkben megállapított feltételek mellett és határidőn belül fizetendők, a Társaság pedig tartozik az általa befizetett összegek kifizetéséért.

(a) A vasútvonalak beruházási és megújítási költségei e hálózatok folyó üzemvitelét terhelik. A Tár-
saság köteles lesz a lehető leggyorsabb idővel üzemeltetés szem előtt tartása mellett az általa üzem-
ben tartott minden hálózat részére idejében évi előirányzatot (budget) készíteni, amelyben a rendes

XIII.

(4) Ha mindazonáltal a rendes üzemvitel biztosítása céljából szükségessé válnék, hogy egy üzemi alap álljon rendelkezésre, úgy az illető Állam az üzem szükségletei általa megállapított mértéknek megfelelően előleget ad.

(e) Valamelyik hálózatnak a Társaság által való üzemeltetése esetén az e hálózatra vagy annak üzemeltetésére vonatkozó igények kizárólag az illető hálózat által üzemeltetett Állam valamelyik bírói vagy közigazgatási hatósága előtt érvényesíthető. E körbe nem tartoznak a Társaságban működő hálózati alhatóságok.

Függelék.

Valamelyik bázisznak a Társaság által való üzemeltetése esetén a befektetési tőke kamataiból eredő bevételekre a 15. cikk rendelkezései alkalmazandók; a Társaság és az államvasutak között kötött péageszerződések nem függeszthetnek fel.

vesszi a készleteket és a hálózat üzeméhez tartozó készpénzt; a Társaság reá ruházza a «Régime provisoire» rendelkezései értelmében az illető hálózat tulajdonát képező mindennemű követeléseket, csekket és váltókat.

(3) A leszámolás az illető Állam és a Társaság kölcsönös egyetértésével fog megejtetni; amennyiben más szerződő Államok is pénzügyileg érdekelve vannak, úgy azok hozzájárulása is szükséges.

IV.

ben körülírt feltételek miatt levonandó. (A készletek hecsértékükben, az 1922. évi december hó 31.-iki állomány szerint aranyfrankban lesznek beállítva.) A fentemlített levonásoknak csak azokkal az állományokkal szemben van helye, amelyek a Társaságnak a "Régime provisoire" alatt előlegeket adtak és csakis az adott előlegek erejéig. Az esetben, ha leszámolási egyenleg a Társaság javára actív lenne,

(6) Ha a Társaság maga tart valamely hálózatot üzemben, úgy a 2–4. bekezdésekben foglalt rendelkezések akkor is alkalmazandók és ebben az esetben a Társaság foganatosítja a leszámolást.

(6) A „Régimeprovisoires”-ból származó, valamint az ezekkel egy tekintet alá eső tartozások, beleértve az Olasz Királyság által készpénzben adott előlegekből származó tartozásokat, nem kamatoznak és a következő rendelkezések szerint törlesztendők:

fele erejéig, az illető Állammal szemben fennálló, fentjelzett tartozások kiegyenlítésére fog felhasználtni.

(4) A zugreb-kerlövai vonalról fekvett körponti vasúti teleklönyv Budapestről a Szerbek, Horvátok és Saloveknek rendelkezése fog állatállomány, a vishu-lapok ki lesz intett, hogy az annuitások neve a Szerbek, Horvátok és Salovek Királysága a Magyar Királyság helyére fog.

20. cikk. (1) A Szerbek, Horvátok és Salovek Királysága részére fenn van tartva a jog, hogy magát megneveztesse a 15. és 24. cikkben foglalt kötelezettségek alól, valamint a zugreb-kerlövai vonal megállásait (jelen annuitások fizetése alól) 125 cikk egy évenként 5.000.000 (ötmillió nyolcszáz-ezer) aranyfrank stálynban megállapított járadék fizetése ellenében, melyből 50.000 (ötszáz) aranyfrank megjelöl a közös pályavandorok és a pege-vonalak létesítésére fordított tőke kamatainak. Ezen az esetben a Szerbek, Horvátok és Salovek Királysága nyegzaknak megnevezte lesz a zugreb-kerlövai vonal megvalósítása című jair, már lejárt annuitások fizetése alól (beleértve a kamatokat is), köteles lesz azonban egyezményesidőnkorra a kötvénypályá jactra 200.000 (kétszázezer) aranyfrankot fizetni, hogy ezáltal egy, a kötvénybírhakosok hitozásának rendelkezésére álló nemzslap létesítéséhez hozzájáruljon.

(2) Az 5.000.000 (ötmillióezerezer) aranyfrank járadékállomány aranyfrankokban lesz fizetendő a kötvénypályá jactra, a hórminimium fizetése a 15. cikk 9. bekezdésében meghatározott határidőre belül, tőlől az annuitások nem lesz helye semmiféle visszatartásnak vagy levonásnak, bármi okból szándékolataik is az; különben nem lesz helye az Olasz Királyság által fizetendő külön hozzájárulások által való helyettesítésnek (15. cikk 17. és 18. bekezdései és a 24. cikk 5. bekezdése) az 1917. és végig. Az 1918. évi január hó 1-ől kezdődőleg ez a helyettesítés be fog követelmény, de csak legfeljebb 400.000 (negyszázezer) aranyfrank erejéig, olyképen, hogy az annuitás 1928. évi január hó 1-ől kezdődőleg valahán lehet levevőh, mint 5.000.000 (ötmillióezerezer) aranyfrank.

(3) Ha a Szerbek, Horvátok és Salovek Királysága élni akar azval a jogaival, hogy fizesse az ezen cikkben megállapított járadékállományt, az eheli nyilatkozatot a jelen megegyezős jóváhagyásával egyidőre kell megtennie (52. cikk). Ebben az esetben a fennmeltett 200.000 (kétszázezer) aranyfrank, mely egy évenként fizetésre kötelezi, a jelen megegyezős életbe lépésétől számított 15 napon belül lesz fizetendő. Az 5.000.000 (ötmillióezerezer) aranyfrank járadékállomány vonatkozó nyilatkozat visszavonhatatlan és annak hatálya ki fog terjedni a jelen megegyezős egész tartomára.

(4) Ahban az esetben, ha a Szerbek, Horvátok és Salovek Királysága élni azval a jogaival, hogy fizesse a jelen cikkben megállapított járadékállományt, a Szerbek, Horvátok és Salovek Királysága megnevezte lesz attól, hogy a 16. cikk első bekezdésében előírt külön számla vezetésre.

(5) Ahban az esetben, ha a Szerbek, Horvátok és Salovek Királysága élni fennmeltett jogaival, az Olasz Királyság joga lesz arra, hogy magát megneveztesse a 15. és 24. cikkben említett költelezettségek alól (kivéve a trasszi forgalom után a 15. cikk 15. bekezdése és a 24. cikk 5. bekezdése értelmében fizetendő külön hozzájárulást és kivéve azon fizetéseket, melyek a 15. cikk 13. és 14. bekezdései és a 24. cikk függeléké értelmében teljesítendő), azáltal, hogy az Olasz Királyság évenként 0.000.000 (hatmillió) aranyfrank járadékállományt fizet.

(6) A fennheli említett 0.000.000 járadékállomány aranyfrankban lesz fizetendő a kötvénypályá jactra azon időközönben, melyek a 15. cikk 9. bekezdésében a hórminimium fizetésére vannak előírva. Eből az annuitások nem lesz helye semmiféle visszatartásnak vagy levonásnak, bármi okból szándékolataik is az.

(7) Ha az Olasz Királyság élni akar azval a jogaival, hogy fizesse a jelen cikkben megállapított járadékállományt, az erre vonatkozó kijelentését meg kell tennie a jelen megegyezős jóváhagyásával egyidőre (52. cikk). Ezen nyilatkozat visszavonhatatlan és hatálya ki fog terjedni a jelen megegyezős egész tartomára.

(8) Ahban az esetben, ha az Olasz Királyság élni fog azval a jogaival, hogy az évi járadékállományt fizesse, megnevezni fog a 16. cikk 1. bekezdésében előírt külön számla vezetésre alól.

(9) Ahban az esetben, ha az Olasz Királyság élni fennmeltett jogaival, az Osztrák Köztársaság, mint a Magyar Királyság, szintén jogosítva lesznek arra, hogy magukat a 15. és 24. cikkben foglalt kötelezettségek alól megneveztesse (kivéve azon fizetéseket, melyek ezen Államok a 15. cikk 13. és 14. bekezdései és a 24. cikkhez tartozó függelék értelmében terhelik) évi járadékállomány fizetése által, mely évi járadékállományt összegre az Osztrák Köztársasága névén évenként 7.500.000 (hétmillióötvenezer) aranyfrankot és a Magyar Királysága névén évenként 3.425.000 (hárommillióötvenezer) aranyfrankot lesz.

(10) Ezen az évi járadékállományt egy az Osztrák Köztársaság, valamint a Magyar Királyság részéről aranyfrankban lesznek fizetendő a kötvénypályá részére, azon időközönben, melyek a 15. cikk 9. bekezdésében a hórminimium fizetésére meg vannak szabva. Ezekből a járadékállományból nem lesz helye semmiféle visszatartásnak vagy levonásnak, bármi okból szándékolataik is az; különben nem lesz helye annak a helyettesítésnek, mely a 15. cikk 17. és 18. bekezdésében és a 24. cikk 5. bekezdésében van szabályozva.

(11) Azon élely, mely a Magyar Királyság jactra a 15. cikk 8. bekezdése szerinti létesítésre van arra az -re is megkövetel alkalmazandó, ha a Magyar Királyság élni fog azval a jogaival, hogy évi járadékállományt fizessen. Ha a magyar hálózati bruttó bevételeinek 22,5%-a 3.000.000 (hárommillió) aranyfranknál levevőh lesz, akkor a Magyar Királyság csak 3.125.000 (hárommillióegyszázötvenezer) aranyfrank járadékállományt fog fizetni. Ha a magyar hálózati bruttó bevételeinek 22,5% -a 4.000.000 (hárommillió) és 3.000.000 (hárommillióötvenezer) aranyfrank közötti összegre van, a Magyar Királyság köteles lesz ezt az összeget és annak föl meg 125.000 (tízhuszonezer) aranyfrankot fizetni. Ha a magyar hálózati bruttó bevételeinek 22,5%-a 3.000.000 (hárommillióötvenezer) aranyfrankot meghaladó összegre lesz, a Magyar Királyság a teljes já-

radékállományt fizeti. A megállapított járadékállományt szemben a jelen rendelkezések értelmében mutatkozó különbségek az Olasz Királyság jogaival szemben az Olasz Királyság által fizetendő járadékállományból.

(12) Ha az Osztrák Köztársaság vagy pedig a Magyar Királyság élni akar azval a jogaival, hogy fizesse a jelen cikkben megállapított járadékállományt, eheli kétszázéket ki kell nyilatkoztatni a jelen megegyezős jóváhagyásával egyidőre (52. cikk). Ezek a nyilatkozatok visszavonhatatlanok és hatálya ki fog terjedni a jelen megegyezős egész tartomára.

(13) Ahban az esetben, ha az Osztrák Köztársaság élni azval a jogaival, hogy fizesse az évi járadékállományt, megnevezni fog a 16. cikk első bekezdésében előírt külön számla vezetésre alól. Azon esetben, ha a Magyar Királyság élni azval a jogaival, hogy fizeti az évi járadékállományt, megnevezni fog ezen külön számla vezetésre alól, ha lemond a jelen cikk 11-ik bekezdésében említett kedvezményről.

(14) Magától értetődik, hogy az Államoknak az esetleges üzemi deficitért (24. cikk) vállalt garanciája nem szenved semmiféle módosítást az stálynban való fizetések esetében sem.

(15) A kiegészítő fizetésre vonatkozólag a 39. cikk 3. bekezdésében meghatározott kötelezettség nem szenved semmiféle változást az stálynban való fizetések esetében sem.

30. cikk. (1) A jelen megegyezős úrszási elshibégi kötvények és kötvénypályák birtokosai jogának megjelölését tartalmazza. Ezen kötvények és stvények birtokosai nem tarthatnak igényt több jogokra, mint amelyek őket a jelen megegyezős értelmében megilletik.

(2) Jelen megegyezős hirding jóváhagyott köztársaságosság jellegével fog hírni, ennek közzétételén az közzététel lesz valamennyi hírelőadó névre, akár lemondójuknak azok a megfelen vagy nem, akár igazolják, akár nem, sőt még azokra a hírelőadó névre is, kik a Társaság vasúthálózata által üzemeltetetlen kivilak laknak. A hálózatra bekelezetett zálogjog a 43. cikkben megállapított feltételek által csak a jelen megegyezősben megállapított összegre erejéig fog érvényes bírni.

(3) A kötvénybirtokosok önmeghatározott azon igazgatásihatáskor képviselik, kik a Társaság igazgatóságának az 5. cikk 1. b) bekezdése szerint tartják.

Ezen képviselői a kötvénybirtokosok kizárólag képviselik és egyedül ők vannak feljogosítva érvényesíteni a kötvénybirtokosok jogaival szemben a Társasággal szemben. Emellett a kötvénybirtokosok egyenként nem érvényesíthetik jogait az kérdésében, melyek a kötvénybirtokosok közös jogaira vonatkoznak.

31. cikk. (1) Az 1922. évi december hó 31-ig még ki nem sorolt úrszási kötvények által, vagyis az A. C. O. K. H. E. J. D. S. T. P. Z. P. F. M. U. X. sorozatán (összesen 3.783.374 címlel) álló, ezüdt 3%-os elshibégi kötvények), a B) sorozatán (210.150 címlel) álló, ezüdt 5%-os elshibégi kötvények B) sorozatán és a W) sorozatán (193.126 címlel) álló, ezüdt 4%-os elshibégi kötvények W) sorozatán, mindössze tehát 4.187.230 címlel álló elshibégi kötvény által képviselt tőke összegre 171.096.200 aranyfrankban állapított meg olyképen, hogy ezen elshibégi kötvények mindegyike 112,50 aranyfrank névértékű bír.

(2) Ezen kötvények utótesítése a jelen megegyezős határozatmányaik megfelen oly módon fog megöröszni, hogy évenként a jelen megegyezős kiegészítő részét képező utótesítési stálynban (C) függék) fennmeltett címleteknek egy-egy stálynban is pedig vagy szabad visszaváltásra vagy pedig kiorsolásra stájn. Ez utóbbi esetben a fizetendő beváltási összegre a 37. cikk rendelkezéseit állapítják meg.

(3) Az ötszáz kötvények az 1923. évi január hó 1-je után kezdőket stálynból együtt ki fognak említeni a jelen megegyezős határozatmányaik megfelen kiállított újabb címletekkel.

(4) Az 5%-os B) sorozatú kötvényeknek az 1919. évtől kezdve az 1922. évi határozat esküdt kiorsolási meg fognak semmítve. Egyébként ezek a kötvények fennmeltetnek az első bekezdésben említett címletek számában.

Függelék.

(1) Ezen kötvények valamennyi birtokosa a kötvénybirtokosok hitozásának értesítőjén (34. cikk) fel fognak szolgáltatni arra, hogy kötvények az 1923. évi január hó 1-je után kezdőket stálynból együtt kicserélés céljából egy később meghatározandó határidőre belül a felszólításban megjelölt helyeken mutassák be. A közzététel a hitozásig által megjelölendő helyeken és az általa megjelölendő napjakra stájn fog megöröszni.

(2) A kicserélési címleteknek fog stárodn, száma és sorozatára való tekintet nélkül. A hitozásig ki fog adhatni a birtokosok kívánása szerint 5-8-, 10- és 25-ös összetett címleteket is. A kicserélési költségei a kötvénybirtokosokat terhelik.

(3) Az új kötvények és stvények névértéke az itt mellékelt és a jelen egyezmény kiegészítő részét képező minta szerinti (D. függék) fog megjelöltetni.

32. cikk. (1) Az 1922. évi december hó 31-ig még ki nem sorolt 4%-os B) sorozatú kötvények (40.725 kötvény egyenként 400 német bírdalmi márká és 9.358 kötvény egyenként 2.000 német bírdalmi márká névértékben) egyszerre fognak beállítani. Ezen beváltás a fennmeltett névértéknek megfelen fog bírdelni.

(2) Ugyanekkor ki fognak fizetni az ezen időpontra esedékes vált stvények is a névértéküknek megfelen.

Függelék.

(1) A 4%-os B) sorozatú kötvények birtokosai legkésőbb két hónappal a stvény esedékesége előtt a kötvénybirtokosok hitozatára stájn fel fognak szolgáltatni arra, hogy kötvényeiket leváltás céljából mutassák be a felszólításban megjelölt helyeken és pénztárházaknál.

- (3) Ezen kötvények a felhívás kiadásától számított első legközelebbi szelvényes esedékességi napjától kezdődően lesznek beszediliek.
- (4) Ezen napot fogja, amely megállapodás szerinti lejáratnak tekintendő, a 4%-os E) sorozatú kötvények megfizetése kamatai és annál fogva a beállítás alkalmával az eddig még nem esedékes összes szelvények és szelvényutalványok is betöltögtetésre kerülnek a címlethez egyúttal. A hiányzó szelvények összege a kifizetésre kerülő okból levontatva lesz.
33. cikk. (1) Az összes sorozatú kötvények törlesztéséhez és a folyó kamatok fizetéséhez, valamint a határidőkre szolgáltatásokhoz (40 cikk) szükséges összegeket kifizető egy alap fogja szolgáltatni, mely kivétel lesz a Duna-Érdővidéki vasútüzem (azaz a Dél Vaspálya Társaság) kamatai és kötvényfelvételét megelőzőtől biztosított.
- Ezen alap «Kötvényalap»-nak fog eszmél megnevezést és az alábbi határozatok szerint fog létezni.
- (2) Fontosabb a kötvényhitelesítések összesen a jelen megegyező alapján megjelölt zálog- és jelzálogjogokat, a kötvényhitelesítések mindenben, ami az ő jogait és igényeit illeti, kifizető csak a 34. cikkben említett bizottság által kezelt Kötvényalap vagyondra tartozhat igényt.
- (3) Egyedül a kötvényalapnak kell helyi állása a Társaság kötvényeire és szelvényeire vonatkozólag bírói címet és bírói okból támaszkodó igényekkel szemben; az összes követelést és követési terhet és követelményeket a Kötvényalapot terhelik.
34. cikk. A Kötvényalapot egy bizottság (ezentúl «Bizottság»-nak nevezve) kezeli, mely a kötvényhitelesítéseknek a 30. cikk értelmében kijelölték négy képviselőjéből áll. A Társaság igazgatóságának egy küldöttje jogviszonya lesz tanácskozási joggal résztvenni a bizottság ülésén.

Függelék.

- (1) A címletek teljes szolgáltatásának megszervezése és igazgatása a Bizottság feladata. E Bizottságra tartozik különösen a régi kötvények kicserélése (31 cikk), a 4%-os E) sorozatú kötvények beállítás (32. cikk), a Kötvényalapok és a határidőkre szolgálata.
- (2) A Bizottság csak azon összegek erejéig vállaltat kölcsöntevékenyeket, melyek tényleg megvannak a periorban.
35. cikk. A Kötvényalap forrásai a következők:
- (1) a) az eszmében, ha az Államok üzeme vezetik a vonalakat, azok az összegek, melyeket az Államok a 15. cikk értelmében fizetni kötelesek;
- (2) b) az eszmében, ha a Társaság vezeti az üzemet, azon összegek, melyeket az Államok a 24. cikk értelmében garantálnak az eszmében üzemi bírságok fedezésére kifizet.
- (3) c) az az Olasz Királyság által a triestli forgalom után a 15. és 24. cikk értelmében fizetendő külön hozzájárulás;
- (4) d) az ezen hozzájáruláson felül a 39. cikk értelmében eszmék meg járó pótlások.
- (5) e) a szagob-karlovaci vonal eladásihoz szaxmo éjradások (28. cikk) abban az eszmében, ha nem lesznek alkalmazandók a 20. cikk határozatai.
- (6) f) a közni állomások és péte-vonalak leutestésére fordított tőke kamataiból erőd bevételek a 15. és 24. cikk értelmében.
- (7) g) a kezeltől erőd interkalaris kamatok.
36. cikk. (1) Annak a bérminimumnak a fizetéséhez, melyet az Osztrák Köztársaság fizetni vagy garantálni tartozik, a jelen megegyező erejéig fogja az Olasz Királyság jóallást vállal eszmékre egyfelől és 6.700.000 (hatmillióhetezszázharminc) arany frank erejéig.
- (2) Tekintettel ezen jóallásra, az Állam vagy maga a Társaság által Ausztriában üzemen tartott társasági hálózati bruttóértelme szaxvati a garantált bérösszegek és a jóallás folyton teljesített fizetések visszafizetésére.
- (3) a) A bruttóértelme szaxvati a jelen megegyező aláírásával meg van állapítva és a jelen megegyező hatálybalépésével válik hatályossá.
- (4) b) Ennek következtében a bruttóértelme a megak egészében úgy fognak tekinteni, mint a jóallás Állam leve, mely a hálózati igazgatásra van biva.
- (5) c) A bérminimumnak a folyó évszázadra eső 1/4 része erejéig a végül a bruttóértelme le fognak szaxvati a hálózati igazgatása által annál a banktól, melyet a jóallás Állam meg fog fizetni.
- (6) d) A letit a jóallás szaxvati a javára fog elhelyezni és hálózatiállapot arany frankra fog átváltani.
- (7) e) A jóallás Állam jogviszonya lesz üztviseletet kiküldeni a fizetések és a fennemelt szaxvati a hálózati erőd jogok teljesítésének ellenőrzése céljából.
- (8) f) Az ülti hálózati igazgatása csak akkor fog szabadon rendelkezni a folyó évszázadban beutott bruttóértelme felett, mely a bérminimumnal egyeztetéshez megvalósul, valamint a még beutottak bevételei felett, ha a letit őrtésére rendelt bank elismerte, hogy a jóallás Állam rendelkezésre aranyban a vasuti hálózati igazgatása által vagy pedig a vasuti hálózati által áttett Állam által teljesített letit folyton a bank hálózati a bérminimumnak a legközelebbi esedékesség napján fizetendő hálózati.
- (9) g) Ha a jelen megegyezőben megállapított esedékesség napján bírói okból fizetés nem teljesített, azon Állam, akire a jóallás vállaltat, fel fog szólítani a kötvényhitelesítések Bizottsága által kifizetésének teljesítésére.
- (10) h) E reből a Bizottság kétségbe újin figyelmeztetést fog küldeni a nem fizető Államnak, mely figyelmeztetés egyidejűleg tudatja fog adami az Olasz Királyi Kormányt az az olasz pénzügy-miniszter kezéhez, megnevezésével azon összegek, amely az esedékesség napján nem lett fizetve.

- (11) Ha a fizetésre való felbontástól számított 15 napon belül sem történik fizetés, a Bizottság erőd ajánlatot levélben értesíti az Olasz Királyi Kormányt arról a felajánlással, hogy teljesítse a garantált fizetés a késedelem Állam számlájának terhére.
- (12) Ebben az eszmében a banknál leutemvezetett összegek a jóallás Állam utatására ki lesznek fizetendők a kötvényhitelesítések Bizottságának. A jóallás Állam adlat utatását arra is, hogy újabb rendelkezés a fennemelt fizetés a leutemvezetés bank által a Bizottság kívánságára és javára minden esedékességre teljesítessék.
- (13) Ha bírói okból a letit nem volna elegendő az esedékes fizetés teljesítésére, a jóallás Állam a fizetési felhívást vételeitől számított öt napon belül ki fogja fizetni az ő jóallásának megfelelő összegeket.
- (14) A Bizottság értesíteni fogja a késedelem Állam azon összegekről, melyeket az «Olasz Királyi Kormány» a jóallás alapján kifizetett.
- (15) A jóallás alapján való fizetés által a fizetést teljesítő Állam — a teljesített fizetés erejéig — a Társaság és a kötvényhitelesítések helyére fog a késedelem Állammal szemben, ki a vizualizációt — külön megállapodások hiányában — egy közeli határidőben fogja teljesíteni.
- (16) Akár az Állam tartja üzemben a hálózati, akár a Társaság, a szabadonforgó leutemvezetések tekintetében zálogjog vagy szaxvati a nem kez egy kölcsöntevékenységre engedélyezhet az Osztrák Köztársaság vagy a Társaság által megjelölt vagy megjelölt szerződés alapján abban az eszmében, ha az ilyen szaxvati a vagy az ilyen zálogjog sőtétet az Olasz Királyság javára megállapított jogokat és hálózatiokat.
- (17) Az Olasz Királyság fel van jogosítva a fenti határozatokat a Nemzetek Szövetségének tudomásra hozni, amennyiben azok a Szövetség elc tartoznak.
37. cikk. (1) A Kötvényalap évi jövedelme, amennyiben azok nincsenek közvetlenül a határidőkre szolgáltatásra rendelve (33. és 40. cikk), a következőképpen fogak felhasználni:
- 20.000.000 (huszmillió) arany frank erejéig a kötvényhitelesítések Bizottságának rendelkezésre fognak állani az igazgatási költségek fedezésére (38. cikk) és a kötvények kamatai és törlesztési szolgáltatásának biztosítására. A törlesztés a jelen megegyezővel mellékelt törlesztési táblázatnak megfelelően sorolódik úgy, hogy minden vagy pedig visszafizetésre újin olyan áron, mely az említett törlesztési táblázatban kiutestet beállítás árát kifizeti. A sorolási utin való törlesztés eszmében a vizualizációs összege sohasem lehet kisebb, mint 60 (hatvan) arany frankotkönyv. Mindazonáltal a mellékelt törlesztési táblázat szerint a vizualizációs összege a Bizottság további rendelkezéséig 90 (kilencven) arany frankban van kötvényesítéssel megállapítva. Az ezen 90 arany frank összeg után jéri kamat kötvényként 3/40 arany frank (három frank és hatvan centime) fog állami.
- Ha a 20.000.000 arany frankösszeg nem lenne egészen fellelmezve a fennemelt hozzájárulások által, az ily módon elört megtakarítás minden eszmében egy a Bizottság rendelkezésére álló külön tartalék leutestésére fog fordítani, hogy adott eszmében biztosítsák vagy javítsák a kötvényesítéssel rendszeresége.
- (2) A Kötvényalap évi jövedelme, amennyiben azok a 20.000.000 arany frankot meghaladják, azoknak a pótlásoknak a megtérítésére fognak szaxvati, amelyek a 39. cikk értelmében előző címre ugyanabban az üzében az Olasz Királyság által fizetnek az ő terhelő károk hozzájárulásra.
- (3) Ha még marad fenn valami maradvány, úgy ezen maradvánkok kétharmadára a kötvényhitelesítések Bizottságának rendelkezésére fog állni, hogy a Bizottság elhatározásához képest növeltesse a kamatozat vagy pedig a kisorsolt kötvények beállítás árát, nem lehet azonban túl az 5.40 arany frank (öt frank negyven centime) összeget szelvényenként vagy a 11250 (egyzáztízöttelet) 1/100 arany frank összegét kötvényenként.
- (4) A maradványösszeg a Társaság rendelkezésére fog bocsátani.

Függelék.

- I. A Kötvényalap a 15. és 24. cikkkel szemléltem üztviseletként külön fog kezelni. Minden kezést én külön fog végleges kezárni.
- II. (1) Amennyiben a kötvények törlesztése sorolódik újin törlek, az összes minden eszmében december hó 2-ik felében fog megtörténi. A kisorsolt címletek beállítás a következő évi március hó elsején fogja kezdeti venni.
- (2) A kisorsolt kötvények száma a kisorsolás után azonnal közbe fognak a Bizottság által tétemi, amely elc fogja irni a kisorsolási időszakot is.
- (3) Az első sorolási — amennyiben az nem válnak föltételezés a szabad visszafizetésre folyton — legközelebb hat hónappal a kötvények kicserélésére megállapított határidő után fog megtörténi és magában fogja foglalni mindazon törlesztéseket, amelyek a törlesztési táblázatban (3. függelék) emelt üztviselet meg vannak határozva. A kisorsolt kötvények a legközelebbi szelvényes esedékesség újin fizetendők ki.
- (4) Azokból az összegekből, amelyek az első esztendőben törlesztés céljára rendelkezésre fogak állni, elsősorban azok a kötvények váltandók be, amelyek az 1919—1922. esztében kisorsolt 5%-os E) sorozatú kötvények helyett letit kisorsúsra.
- (5) A kötvények megfizetésének kamatai a beállítására meghatározott üztviselet kezre, amely lejárati napnak tekintendő és kifizetés céljából bemutatandó az erődlet címletnek kiül «amennyi ezen napig még le van jéri szelvények, valamint a szelvényutalványok is. A hiányzó szelvények értéke a tőkeből le fog vonatni.

III. (1) Minden Kötvény minden évre két szelvényvel van ellátva. Az első szelvény az üzletért követő évben március hó elsején fog fizeteni.

(2) Ha a kezelési számlának lezárása után a kérdéses üzletért után még marad rendelkezésre álló pénzeszköz a kamatok kifizetésére, az az összeg a kamatközfizetésre jogosító második szelvényre lesz fizetendő.

(3) A Bizottság átvételét fog közölni, különben a minden egyes szelvény után fizetendő összeg nagyságát, a fizetéseket helyét, valamint a második szelvény csatolásának határidőjét is.

38. cikk. Az igazgatási költségek a következőket foglalják magukban:

A) A Társaságnak az igazgatónak, a közgyűlésnek, a Társaság központi szolgálatával és a könyvnyomtatós Bizottság tagjainak külön díjazásával összefüggő személyzeti és egyéb kiadásait, valamint az egyéb bármilyen néven nevezendő költségeit.

Ezen költségek fedezésére a könyvnyomtatós Bizottság minden évben legfeljebb 1.300.000 (egymillióháromezre) arany-frank összeget fog (a folyó szükségletek méréséhez képest) a Társaság rendelkezésére bocsátani. Az igazgatónak tagjainak járadékait, valamint a könyvnyomtatós Bizottság tagjainak külön díjazása az igazgatónak és a Bizottság által közös egyetértéssel fog megállapítani.

Az igazgatási költségek tekintetében a könyvnyomtatós Bizottsághoz az összes szükséges igazolásokat be kell mutatni.

B) A Kötvényalap személyzeti és egyéb kezelési költségeit, ideértve a párisi iroda és a wien-i székhelyi iroda személyzetének költségeit, valamint a párisi iroda személyzetének a már folyósított és még folyósítandó nyugdíjait, továbbá a wien-i számviteli iroda személyzetének ezennel folyósítandó nyugdíjait, végül a franciaországi ügykezelési költségeket (droits d'abonnement) összegzi is. A könyvnyomtatós Bizottságnak, ha szükségesnek tartja, joga van ezeket a költségeket részben vagy egészben a könyvnyomtatós Bizottságtól kezelni a szelvényekért járó összegekből való megfeleltetés útján.

C) A Kötvényalap területei képezik azokat a hitrészletes tartozásokat is, melyek a könyvnyomtatós Bizottságtól adók, a társasági költségek és a társaságban franciáoroszban lévő függő adósságaik elmaradnak.

A Szerződő Felek mindegyike viseli a jelen megegyezés előkészítéséhez és végrehajtásához eredő költségeket annyiban, amennyiben azok őt illetik. A Kötvényalap magára vállalja:

1. a könyvnyomtatós Bizottság nevében előállt költségeket;

2. a Társaság által saját pénzügyi kasszájából előirányzott, az az üzemmel összefüggő költségek megtérülését.

Függelék.

A hitrészletes szelvények törlesztési szolgáltatására szánt különalapokhoz tartozó személyzeti és egyéb kiadások a Kötvényalap igazgatási költségeinek tekintendők.

39. cikk. (1) A Kötvényalap magában fog foglalni egy külön alapot a hitrészletes szolgálatára. Ezen különalap bevételei a 4%-os E) sorozatú kötvények (32. cikk) bevételeire, valamint a jelen megegyezés előkészítéséhez és végrehajtásához költségeire is fel fogják használni oly mértékben, amint ezt a könyvnyomtatós Bizottság szükségesnek fogja látni.

(2) Az Olasz Királyságnak a triesti forgalom után a 15. és 24. cikk értelmében fizetendő különleges hozzájárulása ezen különalapnak lesz szelvénye mindaddig, míg a hitrészletes a 40. cikk határozmányainak megfelelően teljesítette nem lesznek.

(3) Azon esetben, ha az Olasz Királyság fennvezette külön hozzájárulása nem éri el az évenkénti 4 (négy) millió arany frankot, a Szerződő Államok a jelen megegyezés hatálybalépésétől kezdve a 25. év tartama alatt kötelesek lesznek kiegészítésként, hogy a fennvezet hozzájárulása 4 (négy) millió arany frankra évenként kikerekedjen, megfelelő fizetések esküszölni. Mindazonáltal a 37. cikk 2. bekezdésében foglalt határozmányok végrehajtásaként a törzest fizetésekigazgatás mérkelésénél fogva a Kötvényalap bevételeinek a 20.000.000 arany frankot meghaladó része továbbfel, amely többet a 35. cikk 1., 3., 4. és 5. bekezdésében említett fizetések folyán áll elő.

(4) Az összes kiegészítő fizetésből esik az Osztrák Kültúrasságra 33-8%, a Magyar Királyságra 10-5%, az Olasz Királyságra 24-6% és a Szerbek, Horvátok és Szlovének Királyságra 21-6%.

(5) Az Olasz Királyság, hogy ellátja a hitrészletes szolgálatának külön alapját, 25 éven át minden körülmények között 4 millió arany frankot fog előlegezni évenként, négy egyenlő részletben minden évről vége előtt öt nappal.

(6) A Szerződő Államok között és a könyvnyomtatós Bizottság között az elszámolás évenkénti megtérülési a triesti likviditási és számviteli évek memoryjainak megállapítása és az Olasz Királyság által fizetendő külön hozzájárulásra vonatkozó, az Olasz Királyság illetékes igazgatási által előterjesztendő elszámolás igazolása után. Ezen megállapítás és igazolás az Államok képviselőinek a 20. cikkben meghatározott Bizottsága által fog megtörténni a Kötvényalap kezelésének zárta után.

Függelék.

(1) Az Olasz Királyságnak a triesti forgalom címén a 15. és 24. cikk értelmében fizetendő külön hozzájárulását az elszámolás a Társaságnak 3 hónappal minden üzleti év befejezése után fog bemutatni.

(2) Ez az elszámolás ki fogja mutatni azt az összeget, melyet az Olasz Királyság arévból fizetett, hogy az külön hozzájárulást 4.000.000 arany frank évi összegre kiegészítse.

(3) Azon országok, melyek ezen a címen a többi Államokat terhelik, ezek által az Olasz Királyságnak visszatérítendő.

40. cikk. (1) Az 1894. évi október hó 1-je óta kiadott és 1922. évi december hó 31-én még be nem váltott kötvényeknek, valamint az 1908. évi október hó 1-jei 1922 október hó 1-jei között 1922 december hó 31-én még be nem váltott kötvényeknek kifizetése a következő határozmányok szerint fog történni.

(2) A francia frankban szóló kiadott kötvények a mellékelt táblázatban megállapított árték szerint, a 4%-os E) sorozatú kötvények (bevételei a kötvények és a hitrészletes összegeket) pedig névértéküknek megfelelően birodalmi márkában fognak bevélni.

(3) Azután be fognak váltottai azok a hitrészletes szelvények, melyek 1914. évi július hó 1-ig bejárólag esedékessé váltak és pedig francia frankban oly összeg erejű, amennyit ezen kötvények szelvényeire a háború előtt fizettek.

(4) A kilenc hitrészletes szelvény, mely 1914. évi július hó 1-je után 1919. évi január hó 1-ig bejárólag vált esedékessé, szelvényenkint 8 (hét) arany frankkal fog bevélni.

(5) Az 1919. évi január hó 1-je után 1923. január hó 1-ig bejárólag esedékessé vált nyolc hitrészletes szelvény szelvényenkint 1-40 arany frankal (egy frank egycenten) fog bevélni.

(6) Ezen hitrészletes szelvényeknek a fennvezetett összegekkel való bevéltása 25 év alatt fog eszküszölni a kötvények kiomlása útján.

(7) A Szerződő Államok területén kívül külföldön netán fizetendő illetékek a szelvények hirtelenséget terhelik.

41. cikk. (1) A Társaság zálogjogot engedélyez a könyvnyomtatós Bizottságnak a javára:

A) azon összegekre, melyek őt az Államokkal szemben megilletik és pedig:

a) állami üzemvel esetében a vonalak használatáért járó bér címén;

b) társasági üzemvel esetében a garancia címén.

C) A Kötvényalap pénzkészleteire, úgy mint az az eladott pillanatban mutatottak.

D) Arra a költségre, mely a szerződő-karrieri vonal eladására vonatkozólag Budapestben 1880. és március hó 11-én kötött szerződésből (28. cikk) ered, azaz az esetre, ha a 29. cikk határozmányai nem nyerne alkalmazást. A könyvnyomtatós Bizottságtól megillető ezen zálogjog be fog bevélni.

(2) A Szerződő Államok kijelentik, hogy amennyiben érte szükség van, elismerik és megerősítik az ezen cikk által létesített zálogjog érvényességét.

42. cikk. (1) Az Államok kötelesek magukat arra, hogy közvetlenül a Kötvényalapba fizetik be azokat az összegeket, melyekkel a jelen megegyezés értelmében tartoznak. Ezzel az Államok az ő fizetéseiket annál a banknál fogják teljesíteni, melyet a könyvnyomtatós Bizottság ki fog jelölni, legyen az akár Franciaországban, akár a Szerződő Államok egyikében; továbbá intézkednek az a bank a Banque de France lesz.

(2) Füzeti költségek esetén a Kötvényalap javára a Bernben székelő Banque Nationale Suisse lezámolási kamatát 1%-kal meghaladó kamat, valamint a fedezés folyán szükségessé vált költségek is fizetendőek lesznek. A juttatás címén a 36. cikk értelmében teljesített fizetés esetében ezek a kamatok a juttatás alapján fizetett összegnek után a fizetés napjától számítja azt az Államot illetik, amely a fizetést mint juttatást teljesítette.

Függelék.

(1) Ha valamelyik Állam a meghatározott időben nem felelt meg fizetési kötelezettségének, ezt az Államot a fizetésre a könyvnyomtatós Bizottság kötelezni fogja.

(2) Azok a hatóságok, amelyekhez így eseten fordulni kell, jelenleg a következők: az Osztrák Kültúrasságra néve: az osztrák külügyminisztérium; a Magyar Királyságra néve: a m. kir. külügyminisztérium; az Olasz Királyságra néve: a kir. pénzügyminisztérium; a Szerbek, Horvátok és Szlovének Királyságra néve: a kir. pénzügyminisztérium.

43. cikk. (1) A könyvnyomtatós Bizottságtól teljes összegre javára jelenleg fennálló zálog- és jelzálogjogok töröltenek a vasutak tevékenységéből.

(2) A jelen megegyezés 13. cikk értelmében a Társaság minden házáta megterhelhetik az Államnak fizetendővel joggal, feltétlen elsőbbséggel minden szolgalmi, zálog- és jelzálogjogokkal szemben.

(3) Ezenfelül a Társaság mindegyik házáta tartozóival és a hozzatartozó gondúly anyaggal együtt megterhelhetik zálog- és jelzálogjoggal, rangsorozatban követelmény az Állam üzembeviteli joga után, a könyvnyomtatós Bizottságtól megillető kötelezettség egy részének biztosítását, amint az a jelen megegyezésből folyik és pedig:

a) a Szerbek, Horvátok és Szlovének Királyságban fekvő hálozat zálog- és jelzálogjoggal 118.237.041 2/30 (százötvennyolcmillió kétszázharmincezer hatszaznegyvenegy 2/30) arany frank követelés erejű;

b) az Osztrák Kültúrasság területén fekvő hálozat, a Magyar Királyság területén fekvő hálozat és az Olasz Királyság területén fekvő hálozat egyetemleges zálog- és jelzálogjoggal 332.828.008 2/30 (háromszázötvennyolcmillió nyolcszázhuszonezer hatszázötvennyolc 2/30) arany frank követelés erejű;

(4) A könyvnyomtatós Bizottság, mint a könyvnyomtatós Bizottságok képviselője, jogosult lesz az ő nevében gyakorolni a fennmeltett zálog- és jelzálogjogokat és pedig a követelés feltételek alatt.

Azban az esetben, ha a Szerződő Felek egyike nem fizetné be a jelen megegyezésben meghatározott

zett valamelyik esedékességi napon azon összeget, melyekkel a Kötvényalaprak tartozik a kötvénybirtokosok Bizottságának mindenekelőtt fel kell adniának ezt az államtól kötelezettségnek teljesítésére és ezt megteheti az illető Államban illetékes hatóságnak (lásd a jelen megegyezsés 42. cikkében tartozó függelék) kérelméstől bíróságon kívüli egyszerű levélben.

Ha ezen felsorolt dologra nem a Társaság, sem az illető Állam nem teljesítendő a fizetést, az ezen fizetésre megállapított esedékességi napjától számított tizenöt napon belül, úgy a kötvénybirtokosok Bizottsága a fentemlítt zálog- és jelzálogjogokat azonnal gyakorolhatja és pedig a következők módján:

a) ha oly fizetésről van szó, melyről a Szerbek, Horvátok és Szlovének Királyság tartozik, a Bizottság gyakorolhatja a 3. a) bekezdésben megállapított zálog- és jelzálogjogokat azon hálozatra, mely keresetlenséggel ezen Állam területén;

b) ha oly fizetésről van szó, melyről az Osztrák Köztársaság vagy Magyar Királyság vagy pedig az Olasz Királyság tartozik, a kötvénybirtokosok Bizottsága a mondott zálog- és jelzálogjogokat gyakorolhatja a következők módján:

1. azon teljes lejárt összegek erejéig, melyekkel a késedelemes Állam tartozik a Kötvényalaprak, a Bizottság gyakorolhatja az egyenesleges zálog- és jelzálogjogokat a 3. b) bekezdés szerint azon hálozatra, mely azon Állam területén keresetlenséggel;

2. azon összeg erejéig, amellyel a késedelemes Állam tartozik a Kötvényalaprak esedékessé vált és meg nem fizetett bérminimium címén, vagy abban az esetben, ha az illető Állam a járadékállomány fizetését vállalta volna, az esedékessé vált és meg nem fizetett bérminimium összegének megfelelő összeg erejéig a Bizottság gyakorolhatja a 3. b) bekezdésben körülírt egyenesleges zálog- és jelzálogjogokat azon hálozatra, amelyek a másik két Államtól szelők keresetlenséggel.

A kötvénybirtokosok Bizottsága az öt illető jogokat egyidejűleg gyakorolhatja úgy arra a hálozatra, amely a késedelemes Állam területén van (b-1), mint azon hálozatra, amelyek a másik két Állam területén vannak. (b-2)

Ha ezen egyenesleges zálog- és jelzálogjog gyakorlása következtében fizetési teljesítettségnek a Kötvényalaprak javára a 4. b) bekezdésben említett Államok egyike vagy kettője részről egyezményt Állam helyett, azon Állam, amely a fizetéseket teljesítette, teljes jogokkal a kötvénybirtokosok összes fizetési jogába és azon zálog- és jelzálogjogába lép, melyek a késedelemes Állam vagy Államok területén fekvő hálozatra a kötvénybirtokosok összesége javára be vannak kezeelve és pedig oly körülmények erejéig, mely az általa fizetett ugyanazon összegnek, ennek konstansit és a költségekkel azonos. Azon esetben, ha a fizetés két Állam által teljesítettné, a hitelről, a zálog- és jelzálogjogok mindegyik Állam oly mértékben lép be, amilyen mértékben ezen Államok mindegyike fizetéseket teljesített.

(c) Ezen zálogjogok gyakorlása más esetekben is van fizetés.

(d) A szerződés Államok kijelentik, hogy amennyiben erre szükség van, elismerik a jelen megegyezsés által létesített zálog- és zálogjogok érvényességét.

44. cikk. (1) A Társaság régi osztrák vonalaira vonatkozólag a wien polgári törvények által vezetett telekkönyv és a Társaság régi magyar vonalaira vonatkozólag Budapesti vezetett vasúti telekkönyv és a következők minden fogalmát helyettesítettné:

(a) Minden területtel érdekelt Államban az állam területén fekvő társasági hálózat számára külön vasúti telekkönyv fog megnyitni. A Wienen az osztrák hálózat számára létesítendő telekkönyvben meg kell nyitni egy lapot a Társaság felhatalozta számára és külön lapokat a hestung-közlönyben és a minding-hinterbül és a spießfeld-radkerburgi helyiértékek vasutak mindegyike részére.

(b) A Társaság elege és székhelye, valamint a hálozatra való tulajdonjoga mindazon jogokkal, melyek engedélyokirattalól a jelen megegyezséssel folyó módosításokat is figyelembe véve erednek, valamint az Állam javára való arányos jogok fel lesznek joggyeztetve a vasúti telekkönyvvel.

(c) A vasúti telekkönyv kiterjesztésére fel lesz jeyeztetve elő helyen az Állam ízenbeveteli jogok, mint használati szolgálat (13. cikk) minden más bérminimium szolgálat, zálog- vagy jelzálog megad- lésben elbírálással és közzététel után, mindegyik helyen feljeyeztetve lesz, a kötvénybirtokosok a 33. cikk szerint megállított zálog- és zálogjog.

(d) Azon ingatlanok, melyek a hálózat részét képezik, továbbá a hálózathoz tartozó szolgalmi jogok és a hálózatot terhelő realterhek szintén feljeyeztetendők lesznek. Ezebből irányadók lesznek a Wienen, illetve Budapestben vezetett telekkönyv feljeyezése, számbavéve az időközben beállott változások.

45. cikk. (1) A jelen megegyezsés végrehajtása céljából meg van állapítva, hogy arany-frank alatt értetik a Latin Erme Unio által az 1865. évi november hó 8-án kelt egyezmény) nyilván és elismerésben megállapított arany-érme, vagyis egy 6 g. 40/100 súlyú 900/1000 finomságú arany-érmének egyházas része.

(2) Magától értődik továbbá, hogy teljesítés hatályával lesz lehetősége fizetéseket eszközölni akár arany-frankban, akár pedig azon országok pénzében, amelyekben éltéleg van aranyforgalom és ahol ennek körülményei között kényeztetőforgalom. Ebben az utóbbi esetben a mondott aranyfrankjal teljesített fizetéseket a Latin Erme Unio arany-frankja szinarany tartalmának teljes paritása alapján fogadjatnak el.

(3) Fizetéseket teljesíthetők lesznek továbbá kereskedelmi értékekkel, váltókkal és eszékkel, különféle oly aranyozatok, melyekben tényleges aranyforgalom van ahol nincs kényeztetőforgalom, sem pedig az aranyforgalom hírmel korlátozása. Magától értődik, hogy az ilyen kereskedelmi értékekkel, váltókkal és eszékkel azon ország aranyértékére kell szelők, amely országban ezek fizetendők. Ezek érte- mint a fentebbi esetben, azon értékek, melyre szelők, a Latin Erme Unio aranyfrankjával való teljes paritása alapján fogadjatnak el. Ezek a kereskedelmi értékek, váltók és eszékkel azonban csak úgy bírnak teljesítés hatályával, ha azoknak behajtása végére végreveszen eszközölhető lesz.

(4) A jelen cikk 3-ik bekezdésében jelzett fenntartással a Kormányok jogosítva lesznek teljesíteni oly mértékben, hogy megfizet. Főképpen a Latin Erme Unio aranyfrankjának egyenesleges törvényes francia pénzében. A Latin Erme Unio aranyfrankjának törvényes francia pénzére való áttérítése a londoni tőrszéneg egy oly üzemi árfolyamok közpályálmány alapján (szinarany és francia frankok) fog eszközölteni, amely napok utolsó 8 nappal megadja az Államok fizetését. Az Államok tehát fizetési jogukat törvényes francia pénzében oly összegre, mely egyenlő azaz, melyet ki kellett volna adni abban az esetben, ha a Latin Erme Unio aranyfrankjait, amelyek fizetésére kötelesek voltak, Londonban egy üzemi idósztát átlagos árfolyamán akár szinarany, akár a 3-ik bekezdésben említett dorziátok vásárolták volna.

(5) A kötvénybirtokosok Bizottsága fenntartja magának a jogot, hogy a 4. bekezdésben említett jog korlátozza egy oly mennyiségre, amelyet a franciáországi kövényszolgálat előrelátással szükségletének megfelelően meg fog állapítani és közeletti magát, hogy az Államok részéről teljesített fizetéseket esedékessé 40 nappal megelőzőleg értesíteni fogja az Államokat, hogy milyen törvényes pénzmenek fogadj el azon költségekért, mely nem francia frankban fizetendő. Ez utóbbi pénzmenek a fizetések a jelen cikk 4-ik bekezdésében a francia frankban teljesítendő fizetésekre vonatkozólag foglalt határozományok szerint lesznek teljesítendők.

(6) Azon esetben, ha a Kormányok fizetéseket egyrészt a jelen szakasz 1., 2. és 3. bekezdésének értelmében teljesítik, a még hátralékos fizetések tekintetében a 4-ik és 5-ik bekezdés határozományai fognak alkalmaztatni.

(7) Abban az esetben, ha valamely fizetés írásban egy országban sem volna szabad és tényleges aranyforgalom, úgy a fizetés francia frankban lesz teljesítendő, számításba véve azt a feljuttat, amely- lyet a szinarany a törvényes francia pénz felől bírt, akár legyen ez a feljuttatás megállapítva, akár az arány figyelembe vételével kistámítva.

(8) A Kormányok a Társaság és a kötvénybirtokosok Bizottsága már most kötelek megállapítani, hogy minden előrelátással és a jelen cikk alkalmazására vonatkozó vitás kérdések azonnal arra, hogy a Banque d'Angleterre kormányozza a tőrszéneg, azinek a döntését egyaránt elfogadják és végrehaj- tják fogadják.

(9) Ha a jelen megegyezsésnek az egyes pénzmenek arany frankra való áttérítésére vonatkozó határozományai önkényes akadályok folytán nem volnának betű szerint végrehajthatók, akkor azok az érdekeltek felek között létesítendő oly egyezmények alapján fogadják végrehajtani, melyek leginkább megfelelnek ezen határozományok szellemének. Esetleges vitás kérdések a jelen cikk 8-ik bekezdés értelmében lesznek rendezendő.

(10) Magától értődik, hogy az árfolyamoknak a jelen megegyezsés határozományai szeri- ntelőleg kizárólag a hivatalos közép árfolyam fog alapul szolgálni. Ha hivatalos középár- folyam nem volna, akkor áttérítendő alapul a kintlét és kereset kintlét közpályálmány fog szolgálni.

46. cikk. A megemlítettnél, érvessé vagy ellopott kötvényekre és szelvényekre vonatkozó összes panaszok és felszólítások ügyében az összes kötvénybirtokosok nevében Páris választott illetékes- ségi helyül és pedig a kötvénybirtokosok Bizottságánál.

Ezenk következtetőn a megemlítettnél, érvessé vagy ellopott kötvényekre és szelvényekre vonat- kozó panaszok és felszólítások ügyében az illetékes helyeknek ezen megválasztás által meghatá- rozott törvény és joggyakorlat fog alkalmazást nyerni.

A kötvénybirtokosok Bizottsága meg fog állapítani a Társasággal azokban a szükséges intézked- sésekben, amelyek ezen cikk rendelkezéseinek gyakorlati keresztülvitelét biztosítják, különösen azt az új rendszer alkalmazását illető az eddig érvényben volt rendszert szemben.

47. cikk. (1) A kisorsolt és az előző határozományok szerint beváltandó azon kötvények, mely- k a beváltásra megadott határidőt követő 30 éven belül beváltás céljából be nem mutatják, a beváltásra való jogosságra elévül.

(2) A szelvényeknél ez az idő 6 é.

(3) Az 1914. évi július hó 1-je előtti kezaráll esedékessé vált címleteknél és szelvényeknél ez az időtől kezdve kilenc évre meghosszabbították.

48. cikk. (1) A jelen megegyezsés és a végrehajtásához szükséges okmányok mentesek minden adó, illeték és díj alól.

(2) A Társaság az adókat, pótlótevéket, illetékeket és díjakat és kényeztetőközlés címén jéni fizetéseket, valamint mindazon egyéb fizetéseket csak azon vagyonra utalva köteles tel- jesíteni, amelyeknek hozzájárul megnevelési forrásra a Kötvényalaprak, valamint vagyonának azon hozá- díka és azon egyéb jövedelmek után, amelyek nem bevétel forrásai a Kötvényalaprak; nevezetesen a 33. cikkben említett összegek, valamint a Kötvényalaprak kezelésének eredményei oly természetű ter- heket semmi esetben nem lesznek elvértve. Mindazonáltal az illetékegyenlők vagy pedig minden más adó, amely az illető országban herakozott tőkét terhel, fizetendő lesz és pedig — amennyiben az a vasút üzemével kapcsolatos, — az üzem terhére.

(3) A szerződés Államok megállapodásokat fognak létesíteni annak érdekében céljából, hogy ugyan- azok a törvény, hozzájárul vagy jövedelmek, amelyek a jelen megegyezsés értelmében adókötelek, ne terhelésesek meg adóval két vagy több Állam részéről egyetkezze. Mindazonáltal most ki- mondják azt az elvet, hogy egyik Állam sem fogja adóval terhelni a 49. cikk második bekezdésben említett üzemek eredményeit amilyen, amennyiben ezek a hozzájárul valamelyik félre vonatkozó érdekel- t másik Államból erednek.

(4) Amennyiben a jelen megegyezsés ez irányban nem rendelkezne, a Társaságot egyik Állam sem veheti alá adóval vonatkozó oly különleges rendelkezéseknek, amelyek nem vonatkoznak az illető Államban lévő vagyonra, részvényekre.

(5) A Társaság fizetési jog nyereségelosztás címén azon Államnak, amely nem tartja szemben a

hálózat, 25 (huszonöt) %-ot azon útsza jövedelméből, amely meghaladja a garantált összegét. (24. cikk.) Ez a jövedelméből nem lesz alávetve sem adóknak, sem adóelőlektől, sem illetékek, vagy mások díjainak. Nyereségéneknek nem lesz helye mindaddig, amíg a jövedelméből az Államok részére a 24. és 25. cikkek értelmében teljesítendő fizetésekre fog felhasználni.

(a) A minimális adó esetleges megállapítását (Szociális kereset adó törvény 100. §. 2-k bekezdése) a törvényben említett törvény helyett a Társaság ipari vállalkozásának, értékeknek és követeléseknek fekvő vagyonának értéke (a Kővénnyalap kivételével) fog alapul megjelenni azon feltevéssel, hogy ezen értékek csak annyian fognak a fenntartások szerint alapul venni, amennyiben ezen értékek vagy használatuk után járó adót, megfizetésre nem lesz a jelen cikk 2-k bekezdése értelmében kötelező megállapítások rendelkezési szerint egy másik szerződő Állam javára fenntartva.

49. cikk. (1) Ha az igazgatóság a törvény rendelkezésének betartásával elhatározza, hogy a Társaság megvalósított egy vagy több nagy létesítendő tervére átvált, az Államok ekkor hozzá fognak járulni, amennyiben az ország törvényi szerint ezen hozzájárulása szükség volna. Ebből a ténnyel kifolyólag a Társaságnak nem fog kellőkiezárni semmiféle adót, sem díjat, sem más bármilyen illetéket.

(2) E megegyezés tartamára mindegyik Állam adóknak a Társaság tulajdonában levő részvények jövedelmére való kivételével, — ha ilyen megadottatást egyáltalán helyt foglaltat, — azokat a legkedvezőbb törvényrendelkezéseket fogja alkalmazni, amelyek jelenleg a társaságban lévő részvények bármelyik tulajdonosára érvényben vannak, ha azok az illető törvények módosítása következtében nem volna helye még ennél is kedvezőbb rendelkezések alkalmazásának.

50. cikk. (1) A jelen megegyezés értelmében a végrehajtása körül felmerülő minden felett választott bíróság fog dönteni. A feleknek és az alperesnek egy-egy bírót választ. Ha a két-vagy több bíróságnak a feleknek, vagy alperesnek, akkor a bíró választása a két-vagy több bíróságnak képviselőire tartozik. (20. cikk.) Ha több feleknek, vagy több alperesnek van, azoknak meg kell egyezniük egy bírónak a feleknek részéről és egy bírónak az alperesek részéről. Az ilyen választott bíróságot viszont elválasztanak. Ha a bírósághoz a feleknek vagy alperesnek megegyezni nem tudnak, vagy pedig ha a választott bíróságot nem tudnak megegyezni az elnök szerződő Állam és a Nemzetek Szövetségének elnöke nevezi ki a bírót vagy pedig az elnököt. A választott bíróság elnöke fogja megállapítani a választott bíróság működését és a követendő eljárást.

(2) A választott bíróság döntését nem feleltethetik meg.

(3) Ez a választott bíróság egyetemesen illetékes minden ügyek eldöntésére, amelyek az 1898. évi szeptember hó 28-án kelt engedélykiról 09. §-ban említett választott bíróság van hivatalba lépése és egy tehát helyettesíti ezt a választott bíróságot.

51. cikk. A jelen megegyezés az 1923. évi január hó 1-től az 1908. évi végleges terjedő időszak tartamára érvényes.

52. cikk. (1) Jelen megegyezés meliből jövő fog határozni. Mindegyik Állam az 5. jóváhagyást az Olasz Királyi Kormányhoz fogja eljuttatni, amely erről értesíteni fogja a többi aláíró felet.

(2) A jóváhagyások az Olasz Királyi Kormány felhatalmazásának fognak lenni a helyettesítéssel.

(3) A jelen megegyezés 1923. évi január hó 1-től visszahatólagosan joghatállyal az utolsó jóváhagyás pillanatában lép érvénybe.

Minek híreltől az aláírtok képviselőik aláírják a jelen megegyezést és ellátják azt pecsétjükkel. Kijelentéstől hiánnyal 1923. évi március hó 20-án francia és olasz nyelven egy példánnyal, mely az Olasz Királyi Kormány felhatalmazásának fognak lenni, és melynek hiteles másolatát, mely meg fogna küldeni az értékeknek részvételi válasszalni Írtalom Kormányának, ugyanígy a Társaságnak és a két-vagy több bíróságot képviselő Bizottságnak is.

Az olasz fordítás az Olasz Királyi Kormány gondoskodásánál és az aláíró, hogy a fordítás azonos az eredetivel.

(Következnek az aláírások.)

A) Függelék.

(1) A görögül anyagok az egyes hálózatok közötti kereset felosztását a Dél-Vasút utijáratvezetése tárgyában létrejött Megegyezés 12-ik cikké értelmében a következő alapon kell végrehajtani:

Ausztria javára	33,8 %
Magyarország javára	10,6 %
Olaszország	24,3 %
Szerbia, Horvátok és Szerb-olasz királysága javára	29,1 %
Fentartva	0,3 %

A felosztás a jelen függelék 9-ik pontjában lefektetett rendelkezések figyelembe vételével fog történni.

(2) Olaszország hajlandó a görögül anyagokat a Társaság olasz hálózatát megillető részeit annak teljes egészében a többi hálózatot kerelő igazgatásoknak átengedni.

Az átengedés ezen igazgatások részére együttesen történik. Így ennek a görögül anyagok a felosztását illeti, erre nézve az osztrák, a magyar és a szerb-horvát-olasz hálózatokat kerelő három igazgatási körlet külön megállapodás fog látni. Ebben a megállapodásban a felosztásra vonatkozólag az értékek igazgatások az üzem szükségleteit figyelembe fogják venni.

Olaszország a fentemlítt mondatokat és kiegészítést annak járművek üzemelésének megfelelően végrehajtásának ellenében hajlandó átengedni. Ezt az értéket a jármű-felosztási műszaki bizottság a jelen függelék 9-ik pontjában lefektetett elvek szerint fogja megállapítani.

Az így megállapított ár fizetése közzepázen fog történni, akár egyszerre minden hálózaton belül, akár 20 évi törlesztési időtartam és 5%-os kamat alapján számított évi járadékokkal. Törlesztés történik akár egyszerre, akár pedig évi járadékokkal, a kamat a felek merítékben mindenkori adó, azaz a felek közötti megállapodás, amely napra a Dél-Vasút utijáratvezetése között megegyezés érvénybe lép. A felek a felekkel csak az olasz hálózatra, és összes görögül anyag együttes átengedése esetére bírnak érvényesítéssel. Abban az esetben, ha a többi hálózat igazgatásai az olasz hálózatra és járművekre nem ohajtanak teljes egészében átvenni, úgy Olaszország fenntartja jogának, hogy az ezután megállapított felekkel szemben engedje át.

A fizetéseket az olasz államvasutak igazgatása részére kell teljesíteni.

(3) Az osztrák, magyar és szerb-horvát-olasz hálózatok üzemeltetői igazgatásai a fentemlítt átengedése vonatkozó elhatározásukat a legkisebb definitív hatályba lépéséig számított két hónapon belül kötelesek az olasz hálózat igazgatásával közölni.

(4) A tartalékalakításnak elcsúsztat ugyanekkor a Dél-Vasút utijáratvezetése vonatkozó megegyezés 12-ik cikkének határozataival értelemben kell végrehajtani.

(5) Olaszország minden esetben fenntartja magának a jogot, hogy az olasz hálózatban üzemben levő delvasutú jellegű görögül anyagok megfelelő tartalékalakítások nélkül és az osztrák igénybe vegye és hogy a neki járó többi tartalékalakításokat a többi hálózatok rendelkezésére bocsátja. Ennek az anyagok elcsúsztatásában Olaszország részére azonnal ki kell fizetni és nem évi járadékokkal.

(6) Az önműködésnek és rajzoknak szétosztását a műszaki bizottság figyelemmel a görögül anyag megosztására kellőenosan fogja eszközölni.

(7) A görögül anyag szétosztása az 1922. évi július hó 1-től állap alapul vétele mellett fog történni, amennyiben ez az anyag ezen a napra a Társaság tulajdonát képezte és amennyiben ugyanekkor ezen a napra a Társaság rendelkezésére állott.

A jelen függeléknek a felosztásra vonatkozó rendelkezései azokra a járművekre is kiterjednek, amelyek 1922. június 1-én minden üzemben, de azóta megterítették.

A felosztáskor tekintetbe fognak venni a szállítások kívül helyezett járművek is.

(8) A görögül anyag felosztására hivatott műszaki bizottság minden szerződő Állam két-két kiküldettségét fog állami. Megállapított, hogy úgy az Államoknak, mint a Társaságnak egyenként csak egy szavazata van.

A Társaság osztrák, magyar és szerb-horvát-olasz hálózatainak illetékeligazgatója, vagy ezeknek képviselői a bizottság munkálatait tanácskozási joggal részt vehetnek.

A bizottság működése a Társaságnak fog szolgálni.

A bizottság első ízben való egybeülése a Társaság feladata lesz.

(9) A görögül anyag értékeknek megállapításánál, amely érték szerint a felosztásnak történnie kell a Műszaki Bizottság a következő szabályok szerint fog eljárni:

(a) először is a tényleges beszerzési ár vételek arány koronájában a vétel napjának árfolyamán, ekkor hozzáadatik az olyan értékelési vagy építési munkákért értékek arány koronájában, amely munkákért célja az illető jármű értékeknek értéke volt. Az így megállapított érték kezdő értékeknek nevezetűk;

(b) a vétele napjától számított minden elmúlt évért a görögül anyagok a kezdő értékek 150%-ot (egy és fél szíziálatt) le kell vonni. Az így eredményezett érték képezi a járművek az elosztás időpontjának megfelelő forgalmi értéke.

Minden esetben azonban ez az érték alacsonyabban nem állapítható meg, mint a mezőnyoknál a kezdő érték 30%-ában (harmadik értékek), a személy-, kálusz- és teherszállítók azokról kezdő értékek 30%-ában (harmadik értékek).

(10) A tartalékalakítások forgalmi értéke a műszaki bizottság azok súlyának alapulvételével fogja megállapítani.

(11) A megegyezésnek azon határozataival, amelyek a görögül anyagok az illető Állam által üzemben tartott hálózatban való felhasználásra vonatkoznak, nem alkalmazandók az Olaszország által eladott járművekre.

(12) A Műszaki Bizottságnak adott esetben jogában fog állami jelen Függelék határozatait kiterjesztéssel értelmezni, felidézni, hogy arra nézve teljes egyhangúság érhető el.

B) Függelék.

Tekintettel arra, hogy az A) Függelék 2. pontja szerint az Olasz királyság kézi a járművekből a Társaság olasz hálózatra és a többi hálózatot kerelő igazgatásoknak teljesén átengedi, a Társaság az Olasz Királysággal, utóbbi Kormányának a jelen megegyezés érvénybelépésétől számított három hónapon belül kijelentendő kívánságára, meg fogja kötni az alábbi

Egyezményt:

(1) A Társaság kijelenti, hogy az Olasz Királyság eladta, utóbbi pedig megvette a Társaság igazgatási és műszaki utijáratvezetése vonatkozó megegyezés A) Függeléké értelmében a Társaság olasz hálózatra és görögül anyagot.

A görögül anyag eladástól kezdődik az átadás akkor fog megtörténni, amikor a görögül anyagok a fentemlítt 12. cikkhez fűzött A) Függelékben foglalt határozatait szerint való felosztásra befizetést és az olasz hálózatra és görögül anyag kijelölése megtörténni.

(5) Az átdott gördülő anyag ellenértékét annak tényleges értéke határozza meg. Ez azonos lesz azaz az értékkel, amelyet az A) Függetlenség határozatának a Műszaki Bizottság megállapított.

(6) A Társaság által az Olasz Királyság tulajdonába átdott gördülő anyag ellenértéke hennfoltas tartás abban a bérben, amelyet az Olasz Királyság a saját területén levő delviassai hálózat használatáért fizet és abban a költségekben, amelyeket az Olasz Királyság Délvassai igazgatási és műszaki ujjászervezésére vonatkozó meggyezés 24. cikkében megállapított szavatosság következtében eliegeti kennei tartozik.

Az Olasz Királyság által az olasz hálózatot érintendő bérből, illetve az általa garantált összegek ből ezek következtében nem történik semmiféle levonás.

(7) Abban az esetben, ha az Olasz Királyság a Társaságnak a hálózatot visszaadja, semmiféle váltótörz sem fog beállítani sem abban a viszonyban, amely a jelen meggyezésből és a fentemlítt jogokból kifolyólag, az Olasz Királyság és a res eoi jörmönöket megvászoló Államok között létrejött sem az Olasz Királyság és a Társaság között fennálló viszonyban.

Mindazonáltal az Olasz Királyság és esetben írásbeliül az eladott jörmönök értékének 50%-évenként a Társaság olasz hálózata üzletiellvi számlájára javára megérül.

C) Függeléként körleírási táblázat. D) Függeléként a könyv mintája van csatolva.

Alírási Jegyzőkönyv.

Alulírottak:

I. a Deli Vaspálya-társaság igazgatási és műszaki ujjászervezésére vonatkozó Meggyezést, II. az átmeneti és a végleges szabályozásra vonatkozó Egyezményt, melyeket esküny Rómanban 1923. évi március 20-án levén kezelve, aláírták, megállapodtak a következőkben:

(1) A Deli Vaspálya-társaság igazgatási és műszaki ujjászervezésére vonatkozó Meggyezés ratifikálása 1923. évi szeptember hó 1-je előtt fog megőrizni és pedig az átmeneti és a forgalom szabályozására vonatkozó Ekegyezmény ratifikálása után;

(2) A fentemlítt Meggyezésben és Egyezményben megállapított kötelezettségek csak akkor lesznek hatályosak:

a) ha a Meggyezést és az Egyezményt — amennyiben ez szükséges lesz, — a Jövődéli Bizottság és az Ausztriai ellenőrző Bizottság jóváhagyja;

b) ha a Meggyezést és az Egyezményt az összes Szerződő Felek ratifikálta;

(3) A Deli Vaspálya-társaság igazgatási és műszaki ujjászervezésére vonatkozó «Meggyezés» illetéke:

a) a 15. cikk 11. bekezdéséhez: tízszáz költségmegőrzéseket képező bevételek alatt értendő; azok a bevételek is, amelyek a selejtezett, leromlott, használhatatlanná vagy feleslegessé vált anyag eladásából származnak, amelyek eladásából származó ellenérték az újonnan beszerzett hasonló anyag vételárától levonásra hozható;

b) az Államok a Meggyezés 17. cikk 6. bekezdésében említett lehetőségeket, amennyire csak lehetséges, a személyzet javára fogják alkalmazni;

c) a 17. cikk 7. bekezdésében foglalt határozatokat illetően: a Társaságnak csakis azon a költségtérítésre vonatkozóan, akiknek a fizetése (Gehalt) meghaladja az illető Államvasút illetményi szabályzatában (Schema) megállapított legmagasabb fizetéseket és a nyugdíjba bocsátásnál személpótlókat (die für die Pensionen anzurechnende Zulagen) semmi esetre sem vehetnek az ezen 7. b. kezdés alkalmazásánál tekintve;

d) önként érteődik, hogy a tényleges személyzeti megjelölése alatt (17. cikk 10. bekezdés) mindenkör a tényleges szolgálatban álló összes személyzet értendő;

e) teljes meggyezés áll fenn arra nézve, hogy a Véglegességi határozatnál alkalmazott személyzet Meggyezésére érvényre emelkedésének időpontjában, amennyiben a Társaság által a központi szolgálat részére (20. cikk) igénybe nem vették, minden esetre azonnal átépít állampolgársága szerint; illető hálózat szolgálatba, még pedig a központi szolgálat mellett megismerve szolgálatban (20. cikk) való beosztást kizárni. Teljes egyetértés áll fenn továbbá arra nézve, hogy külföldiek kérdése a 17. cikk 2. 3. és 4. bekezdésében foglalt határozatunk értelmében a Meggyezés érvénybe lépése után azonnal feltétlenül rendezendő;

f) meggyeztetik, hogy a 48. cikk 2. bekezdésében foglalt határozatnyom nem tartalmaz megleteket a föld- és építkezési utasítások alól. A vasút útmenti illetéke ezek az adók és esetleges adók üzleti kiadás fognak képezni. Hasonlóképpen önként érteődik, hogy az említett határozat nem érinti semmiképpen sem a járadékadóra vonatkozó törvényes rendelkezéseket, amely adó levonás után szedendő be; azonban önként érteődik, hogy ily járadékadók nem szedhetők azon összegek utáni, amelyek az érdekeltek Államok a jelen Meggyezés alapján kötelesek fizetni;

g) a Deli Vaspálya-társaság igazgatási és műszaki ujjászervezésére vonatkozó Meggyezés a Műszaki Felek által késedelem nélkül jóvá fog hagyatni, mielőtt az aláírt szöveget a Társaság részvényesének közgyűlésére jóváhagyja. Az Ausztriai Köztársaság Kormányja kötelezi magát arra, hogy amennyiben szükséges lesz, jóváhagyja a részvényesek azon közgyűlésének a határozatát, mely Meggyezést elfogadja.

(4) A Deli Vaspálya-társaság, valamint a könyvnyomtatásos Bizottsága kijelenti, hogy a zavaroktól való eladásból eredő annuitás tekintetében — ide értve a határolásokat is — a Magyar Királysággal szemben semmiféle követelés nem támasztható meg abban az esetben sem, ha a Szerb-

Horvátok és Szlovének Királysága évi járadékátalány fizetésének jogával élne. (Meggyezés 29. cikk 1. bekezdése.)

(5) Az Osztrák Köztársaság Külügyére és a Magyar Királyság Külügyére kijelentik, hogy abban a meggyezésben írják alá a Deli Vaspálya-társaság igazgatási és műszaki ujjászervezésére vonatkozó meggyezést, hogy a 43. cikk alapján az egyetemesen jelölőből eredő teljesítésűről kifolyólag a két Állam egyikére sem hárulhat semmilyen kötelezettség.

Az Olasz Királyság a maga részéről kijelenti, hogy az Olasz Királyságnak, — fenntartván a jogot, hogy a szabad levő államoktól azoknak az összegeknek a visszatérítését kívánja, amelyeket a 43. cikk határozatnyomai értelmében esetleg elfogadják, — gondja lesz rá, hogy az Ausztriai, az Magyarországi és a Szerb és Horvátok és Szlovének Királyságoktól megteremtődjenek kölcsönök.

(6) Mindkét fél megígéri, hogy a közlekedés szabályozására vonatkozó Egyezmény ratifikálása előtt megőrizni, hogy a közös pályaválasztás az érdekeltektől Kormányok által való kijelölése, amennyiben lehetséges, még a Deli Vaspálya-társaság igazgatási és műszaki ujjászervezésére vonatkozó Meggyezés, valamint az átmeneti és a végleges szabályozásra vonatkozó Egyezmény ratifikálása előtt megőrizni.

Kelt Rómanban, 1923. évi március hó 20-án francia és olasz nyelven egyetértéssel, példányban, amely az Olasz Királyság irattárában nyer elhelyezést és amelyről az aláíró felek hiteles másolatot kapnak. Az Olasz forrásáról az Olasz Királyi Kormány gondoskodik és az elismeri, hogy a forrás azonos az eredetivel.

(Következik az aláírások.)

Időleges Jegyzőkönyv

mint független a Délvaspálya-Társaság hálózatiának igazgatási és műszaki ujjászervezésére vonatkozó római Meggyezéshez.

A mai napján a Délvaspálya-Társaság igazgatási és műszaki ujjászervezésére vonatkozólag létrejött Meggyezés, valamint az átmeneti és a végleges szabályozásra vonatkozólag létrejött Ekegyezmény aláírása alkalmával a Szerződő Felek alulírott körbenmítt megállapodtak a következőkben:

Mind azok a jogok, amelyek a Délvaspálya-Társaság igazgatási és műszaki ujjászervezésére vonatkozó Meggyezésből és az átmeneti és a végleges szabályozásra vonatkozó Ekegyezményből kifolyólag minálunk az Olasz Királyságnak megilletik, amelyek területén a fentemlítt Társaság hálózata északi, külön megállapodás szükséges nélkül a Fiume város területén levő vonalakra is, önműködően elismeretnek és alkalmaztatnak. Annak a módját és feltételeit, amelyek szerint ez meg fog történni, az Olasz Királyság és a Szerb, Horvátok és Szlovének Királysága között köendő Egyezség fogja megállapítani.

Az Olasz Királyság és a Szerb, Horvátok és Szlovének Királysága gondoskodik arról, hogy nemi megállapodás hiányában Fiume állapítson a Társaság hálózataival északi harmelyik Államot terülről mindeneműl kötelezettséget mindaddig, míg a fentemlítt kérdések végleges rendezésére az említett Államok között Ekegyezmény kötődik.

a) a Meggyezés 12. cikkében és annak A) Függelékében a gördülő anyagból «fentartott» 0,3%-os részesedése azon Állam rendelkezésére és használatába bocsátatik, amely a Fiume területén fekvő delvassai hálózat útmentén keletkezik;

b) a 0,3%-os részesedésnek megfelelő pénzügyi terheket Fiume részéről és nevében ideiglenesen az az Állam viseli, amely a Fiume területén fekvő társasági vonalak útmentén levő keletkezik.

A fentemlítt körbenmítt végleges Egyezmény a jelen ideiglenes jegyzőkönyv helyére fog lépni, a fentemlítt meggyezés kiegészítő részét fogja képezni és a Szerződő Államokkal közösen fog.

Kelt Rómanban, 1923. évi március hó 20-án francia és olasz nyelven egyetértéssel, példányban, amely az Olasz Királyság irattárában nyer elhelyezést és amelyről az aláíró felek hiteles másolatot kapnak.

Az Olasz forrásáról az Olasz Királyi Kormány gondoskodik.

(Következik az aláírások.)

3. §. Utasítunk a minisztérium, hogy arra az esetre, ha az Olasz Királyság a Meggyezés 29. cikke alapján az évi járadékátalány fizetésének jogával élne, a Meggyezés említett cikk alapján a Magyar Királyság részére fenntartott hasonló joggal szíjen éljen.

4. §. Jelen törvény kihirdetése napján lép életbe, még pedig a 2. §-ban foglalt Meggyezés életbe lépésének napjától, vagyis 1923. évi január hó 1-ől kezdődő hatállyal.

5. §. Jelen törvény végrehajtásával a kereskedelmiügyi miniszter és a pénzügyminiszter biznatosnak arra is, hogy a Meggyezés alapján a magyar államot, illetőleg a magyar kormányt megillető jogokat közös egyetértéssel befutásnak szerint gyakorolják.

(1) A Deli Vaspálya-társaság névén az átmeneti és a közlekedés szabályozása tekintetében Rómanban köölt egyezményt kihirdeti a 7320/1923. M. E. sz. r. (H. p. K. 261.).